Eurominas de contrapartidas e indemnizações por parte, designadamente, da então EDP — Electricidade de Portugal e do Estado Português;

b) Às posições oficiais assumidas sobretudo pelos XII, XIII e XIV Governos Constitucionais quanto ao pagamento à Eurominas de tais contrapartidas e indemnizações, bem como ao conteúdo das posições assumidas relativamente a essa matéria pelo Ministério Público enquanto legítimo representante dos interesses do Estado;

c) À existência ou não de prejuízos para o Estado decorrentes de todo o contexto atrás descrito.

Aprovada em 29 de Novembro de 2005.

O Presidente da Assembleia da República, *Jaime Gama.*

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 26/2005

de 13 de Dezembro

Considerando que se afigura muito conveniente organizar, de forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio;

Atendendo a que a vigência de um acordo nesta matéria entre Portugal e a Argélia contribuirá para fomentar o desenvolvimento dos serviços aéreos regulares entre e para além dos territórios dos dois países:

Assim:

Nos termos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República Democrática e Popular da Argélia, assinado em Lisboa em 31 de Maio de 2005, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de Outubro de 2005. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Diogo Pinto de Freitas do Amaral — Mário Lino Soares Correia.*

Assinado em 16 de Novembro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 16 de Novembro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DEMOCRÁTICA E POPULAR DA ARGÉLIA.

A República Portuguesa e a República Democrática e Popular da Argélia, doravante designadas por Partes:

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio; e

Desejando concluir um acordo para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios:

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1 — Para efeitos do presente Acordo:

a) A expressão «a Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;

b) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil e, no caso da República Democrática e Popular da Argélia, o ministério responsável pela aviação civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

c) A expressão «empresa designada» significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;

d) A expressão «território» tem o significado definido no artigo 2.º da Convenção;

e) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

f) A expressão «tarifa» significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;

g) A expressão «anexo» significa o quadro de rotas apenso ao presente Acordo e todas as cláusulas ou notas constantes desse anexo. O anexo ao presente Acordo é considerado parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.

2 — Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares, nas rotas especificadas na secção apropriada do quadro de rotas apenso ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são daqui em diante designados, respectivamente, «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte usufruirão, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e sob reserva das disposições do presente Acordo, o direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no quadro de rotas ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nenhuma disposição do n.º 2 deste artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território da outra Parte.

4 — Se, por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas designadas de uma Parte não puderem operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos das rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período de tempo que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações. A presente norma deverá ser aplicada sem discriminação entre as empresas designadas das Partes.

Artigo 3.º

Designação e autorização de exploração de empresas

1 — Cada Parte terá o direito de designar duas empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no anexo e retirar ou alterar tais designações. As designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2 — Uma vez recebida esta notificação, bem como a apresentação dos programas da empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações técnicas e operacionais, a outra Parte deverá conceder, sem demora, à empresa designada, a competente autorização de exploração, desde que:

a) No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia e seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com o direito comunitário; e

ii) O controlo efectivo de regulação da empresa designada seja detido e mantido pelo Estado membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do certificado de operador aéreo e a autoridade aeronáutica relevante esteja claramente identificada na designação;

b) No caso de uma empresa designada pela República Democrática e Popular da Argélia:

i) Esta se encontre estabelecida no território da República Democrática e Popular da Argélia e seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com a legislação aplicável da República Democrática e Popular da Argélia; e

ii) A República Democrática e Popular da Argélia detenha e mantenha o controlo efectivo de regulação da empresa; e

c) A empresa designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais pela Parte que aceita a designação.

Artigo 4.º

Revogação, suspensão ou limitação de direitos

1 — Cada uma das Partes terá o direito de revogar, de suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, quando:

a) No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

i) Esta não se encontrar estabelecida no território da República Portuguesa nos termos do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia ou não seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com o direito comunitário; ou

ii) O controlo efectivo de regulação da empresa designada não seja detido ou mantido pelo Estado membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do certificado de operador aéreo ou a autoridade aeronáutica relevante não esteja claramente identificada na designação;

b) No caso de uma empresa designada pela República Democrática e Popular da Argélia:

i) Esta não se encontrar estabelecida no território da República Democrática e Popular da Argélia e não seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com a legislação argelina aplicável; ou

ii) A República Democrática e Popular da Argélia não exerça ou não mantenha o controlo efectivo de regulação da empresa designada; ou

c) No caso de a empresa designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que considera a candidatura ou candidaturas; ou

d) No caso de a empresa deixar de cumprir a legislação em vigor na Parte que concedeu esses direitos; ou

e) No caso de a empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo.

2 — Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no n.º 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas infracções à legislação em vigor, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efectuar-se no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

Artigo 5.º

Aplicação de legislação em vigor e procedimentos

1 — A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2 — A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações ou dos titulares da bagagem, carga e correio à entrada, permanência ou saída do território dessa Parte.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas de qualquer das Partes bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efectuada nesse território.

2 — Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com excepção das taxas correspondentes ao serviço prestado:

a) As provisões embarcadas no território de qualquer das Partes, dentro dos limites fixados pelas autoridades de uma Parte, e para utilização a bordo de aeronaves, à saída, em serviços aéreos internacionais das empresas designadas da outra Parte;
b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de qualquer das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;
c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento das aeronaves, à saída, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3 — Pode ser exigido que todos os produtos referidos no n.º 2 deste artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer das Partes só poderão ser descarregados no território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos n.os 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

6 — Nenhuma disposição deste Acordo poderá impedir:

a) A República Portuguesa de impor, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção ou tributações do combustível abastecido no seu território destinado a uma aeronave de uma empresa designada da República Democrática e Popular da Argélia que opera entre pontos situados no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado membro da Comunidade Europeia;
b) A República Democrática e Popular da Argélia de impor, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção ou tributações do combustível abastecido no seu território destinado a uma aeronave de uma empresa designada da República Portuguesa que opera entre pontos situados no território da República Democrática e Popular da Argélia.

Artigo 7.º

Taxas de utilização

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas adequadas e razoáveis pela utilização de aeroportos, serviços de tráfego aéreo e instalações associadas que estejam sob o seu controlo.

2 — Tais taxas não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas de cada uma das Partes que explorem serviços aéreos internacionais similares.

3 — Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e deverão ser baseadas em sãos princípios económicos.

Artigo 8.º

Tráfego em trânsito directo

O tráfego em trânsito directo através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, excepto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de violência, pirataria aérea e medidas ocasionais de

combate ao tráfico de drogas ilícitas. A bagagem e a carga em trânsito directo deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, de taxas e de outros impostos similares.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados, por uma das Partes, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos, ou validados, em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos na Convenção.

2 — O n.º 1 do presente artigo também se aplica em relação a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação é exercido e mantido por outro Estado membro da Comunidade Europeia.

3 — Cada Parte reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

Artigo 10.º

Representação comercial

1 — As empresas designadas de cada Parte poderão:

a) Estabelecer no território da outra Parte representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes, assim como outras facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na referida Parte;
b) Estabelecer e manter no território da outra Parte — em conformidade com a legislação dessa outra Parte, relativos à entrada, residência e emprego — pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo; e
c) Proceder no território da outra Parte à venda directa de transporte aéreo e, se as empresas assim o desejarem, através dos seus agentes.

2 — As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que as representações das empresas designadas da outra Parte possam exercer as suas actividades de forma regular.

Artigo 11.º

Actividades comerciais

1 — As empresas designadas de cada Parte poderão proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com as leis e regulamentos vigentes em matéria cambial.

2 — No exercício das actividades comerciais os princípios referidos no n.º 1 deverão ser aplicados às empresas designadas de ambas as Partes.

Artigo 12.º

Impostos e transferência de lucros

Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte o direito de livre transferência, à taxa de câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas auferidos por essas empresas e relacionados com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no território da outra Parte.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — Haverá justa e igual oportunidade na exploração, pelas empresas designadas de ambas as Partes, dos serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respectivos territórios.

2 — Na exploração dos serviços aéreos acordados, as empresas designadas de cada Parte deverão ter em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte, por forma a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta última na totalidade ou parte da mesma rota.

3 — Os serviços aéreos acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objectivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas.

4 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os respectivos territórios será notificada às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

5 — A exploração do transporte de tráfego embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos das rotas especificadas situados em países terceiros ou vice-versa será efectuada de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

a) Exigências de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que designou as empresas;
b) Exigências de tráfego da área que a transportadora aérea atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas dos Estados compreendidos nessa área; e
c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

6 — A capacidade a oferecer no transporte de tráfego mencionado no n.º 5 ficará sujeita à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

7 — No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade submetida ao abrigo do n.º 6, a questão será resolvida em conformidade com o artigo 20.º do presente Acordo.

8 — Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do n.º 5, a capacidade que poderá ser oferecida pelas empresas designadas das Partes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

Artigo 14.º

Aprovação das condições de exploração

1 — Os horários dos serviços aéreos acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser notificados ou submetidos à aprovação, conforme o caso, tal como previsto no artigo 13.º, pelo menos 30 dias antes da data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação será igualmente submetida, para aprovação, às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos quatro dias úteis antes do início da operação pretendida. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adopção, pela outra Parte, dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave ou com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias após o referido pedido.

2 — Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efectivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas correctivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de 15 dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objecto de um exame realizado por representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos e da sua tripulação mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (adiante mencionado «inspecções de placa»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se, na sequência desta inspecção de placa ou de uma série de inspecções de placa surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efectiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efectuou a inspecção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos, os certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que, para efeitos de uma inspecção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do n.º 3 acima mencionado, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 supra e de tirar as conclusões referidas nesse número.

6 — Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar, imediatamente, a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte caso a primeira Parte conclua, quer na sequência de uma inspecção de placa, de uma série de inspecções de placa, de recusa no acesso para efectuar uma inspecção de placa e ainda na sequência de consultas de qualquer outra forma, que uma acção imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer acção tomada por uma Parte de acordo com os n.os 2 ou 6 acima mencionados será interrompida assim que o fundamento para essa acção deixe de existir.

8 — Se uma Parte designar uma empresa de transporte aéreo cujo controlo de regulação é exercido e mantido por um Estado membro da Comunidade Europeia, os direitos da outra Parte previstos neste artigo aplicam-se igualmente no que respeita à adopção, exercício ou manutenção dos requisitos de segurança por esse Estado membro da Comunidade Europeia e no que respeita à autorização de exploração da empresa.

Artigo 16.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção Referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963;
b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970;
c) Na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988;
d) Na Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal em 1 de Março de 1991;

e com o disposto em qualquer outro instrumento internacional sobre a matéria que venha a vincular ambas as Partes.

2 — Nas suas relações mútuas, as Partes actuarão, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam anexos à Convenção, na medida em que sejam aplicáveis às Partes; estas exigirão que os operadores de aeronaves

matriculadas nos seus territórios, os operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua sede ou nele se encontrem estabelecidos sob o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia e sejam detentores de uma licença de exploração em conformidade com o direito comunitário e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

3 — As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4 — Cada Parte aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no n.º 2, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da República Democrática e Popular da Argélia. Para a saída ou permanência no território da República Portuguesa, os operadores de aeronaves deverão respeitar as disposições de direito comunitário sobre segurança da aviação. Cada Parte assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adopção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adoptando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6 — Se uma Parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste artigo relativas à segurança da aviação civil, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes podem solicitar de imediato consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 17.º

Sistemas informatizados de reserva

Cada Parte aplicará, no seu território, o Código de Conduta para a Regulamentação e a Operação dos Sistemas Informatizados de Reserva da Organização Internacional da Aviação Civil, de acordo com outras normas e obrigações aplicáveis relativas a sistemas informatizados de reserva.

Artigo 18.º

Fornecimento de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

Artigo 19.º

Tarifas

1 — As tarifas a aplicar pelas empresas designadas de uma Parte para o transporte com destino ao ou à partida do território da outra Parte serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas das outras empresas que operem no todo ou parte da mesma rota.

2 — As tarifas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes pelo menos 45 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, mediante concordância das referidas autoridades.

3 — Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 30 dias a contar da data da apresentação das tarifas, nos termos do número anterior deste artigo, estas serão consideradas aprovadas. No caso de redução do prazo para apresentação das tarifas, como previsto no número anterior deste artigo, as autoridades aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a 30 dias para notificação de qualquer desaprovação.

4 — Se, durante o prazo aplicável nos termos do n.º 3 deste artigo, uma das autoridades aeronáuticas notificar a outra autoridade aeronáutica da sua desaprovação de qualquer tarifa, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes deverão esforçar-se por fixar a tarifa de comum acordo.

5 — Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre a aprovação de qualquer tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do n.º 2 deste artigo, ou sobre a fixação de qualquer tarifa nos termos do n.º 4 deste artigo, o diferendo deverá ser solucionado de harmonia com as disposições do artigo 22.º do presente Acordo.

6 — Uma tarifa estabelecida em conformidade com as disposições deste artigo continuará em vigor até que uma nova tarifa seja estabelecida. A validade de uma tarifa não poderá, todavia, ser prorrogada, por força deste número, por um período superior a 12 meses a contar da data em que deveria ter expirado.

7 — As Partes poderão intervir para desaprovar uma tarifa. Esta intervenção ficará limitada à:

a) Protecção dos consumidores face a tarifas excessivas devido ao abuso de posição dominante no mercado;
b) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anticompetitivo que terá ou aparenta ter ou de forma explícita e intencional terá o efeito de prevenir, restringir ou distorcer a competição ou de excluir um competidor da rota.

8 — Não obstante o disposto no presente artigo, as tarifas a aplicar pelas empresas designadas pela República Democrática e Popular da Argélia ao transporte inteiramente efectuado dentro da Comunidade Europeia ficarão submetidas ao direito comunitário.

Artigo 20.º

Consultas

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação

do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes consultar-se-ão, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 45 dias a contar da data de recepção do pedido apresentado, por escrito, por uma Parte.

Artigo 21.º

Revisão

1 — Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas deverão ter início no período de 60 dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2 — As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 25.º

Artigo 22.º

Resolução de diferendos

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo, por via diplomática, através de negociações.

2 — Se as Partes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma entidade, ou, a pedido de qualquer das Partes, tal diferendo poderá ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

3 — Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de 60 dias a contar da data da recepção, por qualquer das Partes, de uma notificação da outra Parte, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de 60 dias.

4 — Se qualquer das Partes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, designar um árbitro ou árbitros conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um terceiro Estado e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

5 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo.

6 — Se, e na medida em que, qualquer das Partes ou as empresas designadas de qualquer das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do n.º 2 deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7 — Cada uma das Partes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes.

Artigo 23.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

3 — A denúncia deverá ser notificada à outra Parte e comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos 12 meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte.

4 — Caso a outra Parte não acuse a recepção da notificação, esta será tida como recebida 14 dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24.º

Registo

O presente Acordo e qualquer revisão ao mesmo serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

O presente Acordo entrará em vigor 30 dias após a data da recepção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os respectivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

Ao entrar em vigor, o presente Acordo terminará o Acordo entre a República de Portugal e a República Democrática e Popular da Argélia Relativo aos Transportes Aéreos, assinado em Argel em 4 de Outubro de 1977.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Lisboa, aos 31 dias do mês de Maio de 2005, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

Pela República Portuguesa:

Mário Lino, Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Pela República Democrática e Popular da Argélia:

Abdelaziz Belkhadem, Ministro de Estado, Representante Pessoal do Presidente da República.

ANEXO

Secção 1 — rotas a serem operadas em ambos os sentidos pelas empresas designadas da República Portuguesa:

Portugal — pontos intermédios — um ponto na Argélia — pontos além.

Secção 2 — rotas a serem operadas em ambos os sentidos pelas empresas designadas da República Democrática e Popular da Argélia:

Argélia — pontos intermédios — um ponto em Portugal — pontos além.

Notas

1 — As empresas designadas de cada Parte podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nessa rota comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.

2 — As empresas designadas de cada Parte podem seleccionar quaisquer pontos intermédios e ou além à sua própria escolha e podem mudar a sua selecção na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte.

2- يمنح كل طرف متعاقد للمؤسسات المعينة التابعة للطرف الآخر الحقوق الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في هذا الاتفاق لغرض تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق ، ويطلق على هذه الخدمات والطرق " الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة" على التوالي، وتتمتع شركة الخطوط الجوية المعينة من قبل كل طرف أثناء قيامها بخدمة متفق عليها على الطريق المحدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في الفقرة الأولى من هذه المادة والتي هي موضوع لأحكام هذا الاتفاق، بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق لهذا الاتفاق وذلك لغرض أخذ وإنزال الركاب ،الأمتعة ، البضائع والبريد.

3 - لا يوجد في نص الفقرة الثانية من هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح شركة الخطوط الجوية المعنية التابعة لأحد الطرفين حق أخذ حركة النقل مقابل أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم.

4- إذا لم تستطع شركة الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين من القيام بخدمات على طرقها العادية وذلك بسبب صراع مسلح ، اضطرابات سياسية، أو لظروف خاصة أو غير عادية ، فيجب على الطرف الآخر بذل قصارى جهده لتسهيل التشغيل المستمر لمثل هذه الخدمة وذلك من خلال إعادة الترتيبات المناسبة لهذه الطرق بما في ذلك منح الحقوق طيلة تلك المدة إذا لزم الحال لتسهيل الاستغلال. تطبق أحكام هذه القاعدة بدون تمييز ما بين شركة الخطوط الجوية المعينة للطرفين.

المادة 3

تعيين شركات الخطوط الجوية وترخيص استغلالها

1- يكون لكل طرف متعاقد الحق في تعيين شركتين للخطوط الجوية للقيام بالخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في الملحق و سحب أو تعديل هذه التعيينات. و تتم هذه الأخيرة كتابيا حيث يتم إبلاغها للطرف المتعاقد الآخر عن طريق القنوات الدبلوماسية.

2- على الطرف الآخر عند استلام هذا التعيين ،أن يمنح التراخيص الخاصة لشركة الخطوط الجوية المعينة دون تأخير مع مراعاة الشكل و الطريقة الموضحين للاستغلال والرخص التقنية، شرط أن تكون:

أ- في حالة المؤسسة معينة من طرف الجمهورية البرتغالية :

1 - فإن إقامتها تكون على إقليم الجمهورية البرتغالية تحت المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية وحائزة لرخصة استغلال صالحة ، وفقا لقوانين المجموعة الأوروبية ، و

2- تطبيق و استمرار المراقبة القانونية الفعلية للمؤسسة من طرف الدولة العضو في المجموعة الأوروبية المسئولة عن إصدار رخص استغلالها و سلطة الطيران المعنية موضحة جليا في التعيين.

ب – في حالة شركة الخطوط الجوية معينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية:

1 - تكون إقامتها على إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحائزة على رخصة استغلال صالحة، وفقا للقانون الجزائري.

أو

2 - تطبيق و استمرار المراقبة القانونية الفعلية لشركة الخطوط الجوية من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

ج- تكون شركة الخطوط الجوية المعينة مؤهلة لمواجهة الشروط التي تنص عليها القوانين المطبقة عادة على القيام بالخدمات الجوية الدولية بهدف تطبيقها.

المادة 4

إلغاء و تعليق الحقوق وتحديدها

1- لكل طرف الحق في إلغاء و تعليق أو تحديد تراخيص الاستغلال أو الرخص التقنية **الحقوق** المعينة من قبل الطرف الآخر للحقوق المبينة في المادة الثانية من هذا الاتفاق أو إخضاع ممارسة هذه الحقوق لشروط تعتبر ضرورية، في:

أ- في حالة المؤسسة معينة من طرف الجمهورية البرتغالية :

1 -كانت غير مقيمة في إقليم الجمهورية البرتغالية تحت المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية أو ليس لها رخصة استغلال صالحة، وفقا لقانون المجموعة الأوروبية ؛

2 - عدم تطبيق و استمرار المراقبة القانونية الفعلية لشركة الخطوط الجوية من طرف الدولة العضو في المجموعة الأوروبية المسئولة عن إصدار رخص استغلالها، أو سلطة الطيران المعنية غير

3 — O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade nos pontos intermédios e ou além especificados será objecto de acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

اتفاق نقل جوي

بـــــــين

حكومة الجمهورية البرتغالية

و

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

إن الجمهورية البرتغالية و الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المشار إليهما فيما يلي بالطرفين المتعاقدين، باعتبارهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو في 7 ديسمبر 1944م ،

رغبة منهما في تنظيم خدمات جوية دولية بطريقة آمنة ومنظمة و ترقية أواصر التعاون الدولي بقدر المستطاع مع مراعاة هذه الخدمات, و

رغبة منهما في إبرام اتفاق بهدف تطوير النقل الجوي بين و ما وراء إقليميهما،

اتفقتا على ما يلي:

المادة1:

تعـــــاريف

1- لأغراض هذا الاتفاق:

أ)- تعني كلمة "المعاهدة" : معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها اعتبارا من اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 و كل ملحق معتمدا وفقا للمادة (90) من تلك المعاهدة و أي تعديل للملاحق أو المعاهدة وفقا للمادتين (90) و (94) منها طالما أن هذه الملاحق و التعديلات معتمدة من كلا الطرفين؛

ب)- تعني عبارة "سلطات الطيران" : بالنسبة للجمهورية البرتغالية ، المعهد الوطني للطيران المدني، وبالنسبة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية- الوزارة المسئولة عن الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين، كل شخص أو هيئة مخولة لتأدية أي من المهام الممارسة حاليا أو مهام مماثلة من طرف هذه السلطات؛

ج)- تعني عبارة "شركة الخطوط الجوية المعينة" كل شركة التي تم تعيينها و الترخيص لها، طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

د)- تدل كلمة"إقليم" على المعنى المعطى لها في المادة 2 من المعاهدة؛

هـ)- يقصد ب "خط جوي" ، "خط جوي دولي" ، "شركة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" المعاني المخصصة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة،

و)- تعني عبارة "التعرفة" : الأسعار الواجب دفعها لنقل الركاب ، الأمتعة والبضائع وكذا الشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار بما فيها أسعار وشروط الوكالات والخدمات الملحقة الأخرى ، باستثناء الأجور أو شروط نقل البريد،و

ز)- كلمة "ملحق" تعني جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق و أي شرط أو ملاحظة مبينة على هذا الملحق. ويعتبر الملحق جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق.

المادة 2

حقوق الاستغلال

1- يمنح كل طرف متعاقد لشركات الخطوط الجوية المعينة التابعة للطرف الآخر، فيما يخص خدماته الجوية الدولية، الحقوق التالية:

أ)- الحق في التحليق عبر إقليمه دون الهبوط، و

ب)- الحق في الهبوط إقليمه لأغراض غير تجارية،

3- توضع كل المؤن المذكورة في الفقرة 2 من هذه المادة تحت مراقبة وإشراف السلطات الجمركية.

4- لا يمكن إنزال وتفريغ الأجهزة العادية وكذلك المعدات والمواد التموينية الموجودة على متن طائرات شركة أحد الطرفين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلا بموافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم، وفي هذه الحالة توضع تحت مراقبة سلطات هذا الطرف إلى أن يعاد تصديرها أو التصرف فيها وفقا للنظم الجمركية.

5- تكون الإعفاءات المذكورة في هذه المادة مطبقة كذلك عندما يكون هناك اتفاق بين شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مع شركة أو شركات أخرى لشحن أو نقل داخل إقليم الطرف الآخر الأشياء المذكورة في الفقرة (1) و(2) من هذه المادة، بشرط أن تكون هذه الشركة أو الشركات مستفيدة معا من هذه الإعفاءات من قبل الطرف الآخر.

6- لا يوجد في هذا الاتفاق ما يمنع على:

أ- بالنسبة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن تفرض دون تمييز الحقوق والرسوم، المصاريف والتكاليف المتعلقة بالوقود الموفر في إقليمها المستعمل من طرف شركة الخطوط الجوية المعينة من قبل الجمهورية البرتغالية المستغلة لبعض النقاط التي تقع داخل إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

ب – بالنسبة للجمهورية البرتغالية أن تفرض دون تمييز،الرسوم و الضرائب و الحقوق و المصاريف والتكاليف المتعلقة بالوقود الموفر في إقليمها المستعمل من طرف شركة الخطوط الجوية المعينة من قبل الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المستغلة لبعض النقاط التي تقع داخل إقليم الجمهورية البرتغالية أو داخل إقليم آخر لإحدى الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية.

المادة 7
رسوم الاستخدام

1- يجوز لكل طرف أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم معقولة وعادلة مقابل استخدام المطارات الخاضعة لمراقبته و كذا غيرها من التسهيلات و الخدمات الجوية،

2- بشرط أن لا تكون هذه الرسوم أعلى من الرسوم التي تدفعها شركات الخطوط الجوية المعينة التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخطوط الجوية الدولية.

3- تكون هذه الرسوم عادلة ومعقولة مبنية على أسس اقتصادية علنية.

المادة 8
النقل الجوي أثناء العبور المباشر

لا تخضع أمتعة الركاب والبضائع العابرة مباشرة لإقليم أي من الطرفين والتي لا تخرج من منطقة المطار المخصصة لذلك إلا لتفتيش بسيط، باستثناء الإجراءات الأمنية المتخذة ضد الأعمال غير الشرعية كالقرصنة الجوية والعنف وتدابير أمنية أخرى مشابهة لمحاربة تهريب المخدرات. كما تعفى الأمتعة والبضائع أثناء العبور المباشر من الضرائب و الرسوم الجمركية المماثلة .

المادة 9
الاعتراف بالشهادات و بالرخص

1- تعتبر شهادات الملاحة والكفاءة والرخص الصادرة أو المصادق عليها طبقا للقانون الداخلي لأحد الطرفين و التي لا تزال نافذة المفعول وذلك لاستغلال الخدمات الجوية المعتمدة على الطرق المحددة، صالحة بالنسبة للطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تكون صادرة أو مصادق عليها و متماشية وأدنى المقاييس المعتمد عليها في هذه الاتفاقية.

2- تكون الفقرة 1 ملزمة كذلك لشركة الخطوط الجوية المعينة من قبل الجمهورية البرتغالية والتي تتم مراقبتها القانونية مطبقة ومستمرة من طرف دولة أخرى عضو في المجموعة الأوروبية.

3- يحتفظ كل طرف بحقه في رفض الاعتراف، للطيران فوق إقليمه الخاص، بشهادات الكفاءة و بالرخص الممنوحة أو المصادق عليها لرعاياه من قبل الطرف الآخر أو من قبل أي بلد آخر.

موضحة جليا في التعيين الاستغلال الجوي و سلطة الطيران المعنية غير موضحة جليا في التعيين.

ب- حالة شركة الخطوط الجوية معينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية:

1 – كانت غير مقيمة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و غير حائزة على رخصة استغلال صالحة ، وفقا للقانون الجزائري؛

2- عدم تطبيق أو استمرار المراقبة القانونية الفعلية لشركة الخطوط الجوية من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

ج- في حالة فشل شركة الخطوط الجوية المعينة في تحمل الشروط الموضحة التي تنص عليها القوانين المطبقة عادة على القيم بالخدمات الجوية الدولية بهدف تطبيقها.

د- في حالة تقصير هذه الشركة في التقيد بقوانين الطرف الذي منح هذه الحقوق ، أو

ه- في حالة فشل الشركة في القيام بالخدمات المتفق عليها طبقا للشروط الموضحة في هذا الاتفاق.

2- لا يتم الإلغاء أو التعليق أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك بشكل فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين. يتم هذا التشاور في مدة ثلاثين يوما بداية من التاريخ المقترح إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك.

المادة 5
سيران القوانين والأنظمة و ترخيصها

1 – تطبق قوانين و إجراءات الطرف المتعاقد الخاصة بدخول ومغادرة الطائرات العاملة على خطوط جوية دولية إلى إقليمه أو الإقامة المؤقتة عليه و على تشغيل وملاحة الطائرات أثناء تواجد طائرات أحد الطرفين المتعاقدين على أراضي الطرف الأول.

2 – تطبق قوانين و إجراءات الطرف المتعاقد المتعلقة بوصول و الإقامة المؤقتة أو مغادرة الركاب وأطقم الطائرات، الأمتعة، البريد و البضائع المنقولة على متن الطائرات، وبصفة خاصة القوانين الخاصة بالمغادرة ، الترخيص، الهجرة، جوازات السفر، المراقبة الصحية و الجمركية على ما يفد إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادره من ركاب وأطقم الطائرات والبريد و البضائع المنقولة على متن طائرات شركة الخطوط الجوية التابعة للطرف الآخر.

المادة 6
ضرائب جمركية وتكاليف أخرى

1- تعفى الطائرات المستغلة للخطوط الدولية بواسطة شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل أي من الطرفين، و كذلك المعدات العادية و قطع الغيار و إمدادات الوقود وزيوت التشحيم وإمدادات استهلاكية أخرى ومؤن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ) التي تحملها على متنها طائرات تلك الشركات عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر من جميع الضرائب الجمركية و تكاليف التفتيش وأية ضرائب أو رسوم أخرى في إقليم الطرف الآخر بشرط أن تظل الأشياء المذكورة على متن الطائرة إلى غاية تصديرها مرة ثانية أو استعمالها في رحلة عبر هذا الإقليم.

2- باستثناء أجور الخدمات التي تقدم إلى الطائرات، تعفى من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب و التكاليف والرسوم الأخرى المماثلة ما يلي:

أ)- مؤن الطائرات التي تحمل على متن الطائرة في إقليم أحد الطرفين بدون قيود، المحددة من من قبل سلطات ذلك الطرف و للاستهلاك على متن الطائرة المستعملة للخطوط الجوية الدولية لشركة الخطوط الجوية للطرف المتعاقد الآخر.

ب) – قطع الغيار و المعدات العادية التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات التي تستعملها شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط جوية دولية.

ج) – زيوت التشحيم و إمدادات تقنية استهلاكية أخرى التي تزود بها الطائرات التي تستعملها شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط جوية دولية حتى لو كانت تلك الإمدادات ستستخدم في جزء من رحلتها داخل إقليم الطرف الآخر حيث تم التزود بها.

6- تخضع السعة اللازمة للنقل المشار إليها في الفقرة 5 أعلاه لموافقة سلطات طيران لكلا الطرفين.

7- في حالة عدم توصل سلطات الطيران إلى اتفاق حول السعة المشار إليها في الفقرة 6 أعلاه، يتم معالجتها طبقا للمادة 20 من هذا الاتفاق.

8- في حالة عدم توصل سلطات الطيران إلى اتفاق حول السعة الواجب توفيرها المذكورة في الفقرة 5 أعلاه، فلا يجب أن تتجاوز السعة الممكن توفيرها من طرف شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين السعة الإجمالية بما فيها التغيرات الموسمية، المحددة مسبقا.

المادة 14
الموافقة على شروط الاستغلال

1- تخضع جداول مواقيت الخدمة المتفق عليها وعموما شروط استغلالها طبقا للمادة 13 ويتم إخطارها للطرف الآخر ثلاثين (30) يوما قبل تاريخ دخولها حيز التطبيق ، حسب الحالات. كل تعديل لهذه الجداول وشروط استغلالها يجب أن يخضع كذلك لموافقة سلطات الطيران. في الحالات الخاصة، يمكن تقليص هذه المهلة طبقا لاتفاق السلطات المذكورة.

2- فيما يخص التغييرات الصغيرة أو في حالة رحلات إضافية، تقوم شركات الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين بإخطار سلطات طيران الطرف الآخر وذلك 04 أيام مفتوحة قبل الاستغلال المتفق عليه. في حالات خاصة، تقلص هذه المهلة بموجب اتفاق بين السلطات المذكورة.

المادة 15
سلامة الطيران

1 – لكل طرف الحق في أي وقت بطلب مشاورات فيما يخص المقاييس والإجراءات الأمنية التي يطبقها الطرف الآخر في أي مناطق خاصة، بطاقم الطيران، بالطائرات واستغلال الطائرات. هذه المشاورات تتم في الثلاثين (30) يوم التي تلي ذلك الطلب.

2- بعد هذه المشاورات ، في حالة ما اكتشف أحد الطرفين أن الطرف الآخر لا يطبق أو لا يدير فعليا مقاييس الأمن في هذه المناطق المذكورة ، تماشيا مع الحد الأدنى للمقاييس الموضوعة طبقا للاتفاقية، وجب إعلام ذلك الطرف بالنقص الموجود وبالإجراءات اللازم اتخاذها للتماشي مع الحد الأدنى لهذه المقاييس بحيث يصبح هذا الطرف ملزما باتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة.
في حالة فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة في غضون 15 يوم أو في مهلة متفق عليها، تطبق المادة 4 من هذا الاتفاق.

3- علاوة عن الواجبات المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، تم الاتفاق على أن الطائرة المستغلة لحساب شركات الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين القادمة من أو المتوجهة نحو إقليم الطرف الآخر ، يمكن أثناء تواجدها في إقليم الطرف الآخر أن تكون محل تفتيش ، على متن أو في محيط الطائرة، من طرف أعوان معتمدين لدى الطرف الآخر ، شرط أن لا يسبب هذا تأخير كبير في استغلال هذه الطائرات. يكون الهدف من هذا التفتيش هو التأكد من صلاحية وثائق الطائرات و كذا وثائق أفراد طاقم الطائرات و أجهزة الطائرات المدعوة للتفتيش المفاجئ.

4- إذا نتج عن هذا التفتيش المفاجئ/التفتيشات المفاجئة وجود طائرة أو استغلال لطائرة لا يتماشى مع أدنى المقاييس، بموجب الاتفاقية، أو وجود نقص في المحافظة وتسيير المقاييس الأمنية المتفق عليها في تلك الآونة بموجب المعاهدة، يكون الطرف الذي باشر هذا التفتيش /التفتيشات، طبقا للمادة 33 من المعاهدة، حرا باستنتاج أن هذه الطلبات التي منحت على أساسها شهادات ورخص الطائرة أو لطاقمها وصودق عليها، أو أن الطلبات التي استغلت على أساسها الطائرة ليست مساوية أو فوق الحد الأدنى للمقاييس المتفق عليها، بموجب المعاهدة.

5- في حالة استحالة الوصول إلى الطائرة المستغلة للقيام بتفتيش مفاجئ من طرف شركة الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، بموجب الفقرة 3 أعلاه، ناجمة عن عدم سماح ممثلي المؤسسة المعينة من قبل الطرف الآخر، يكون الطرف حرا في استنتاجه لوجود عراقيل ومنع مشار إليها في الفقرة 4 أعلاه والقيام بخلاصة الأمر حسب هذه الفقرة في حالة ما استلزم اتخاذ إجراء مستعجل لضمان أمن استغلال المؤسسة.

6- يحق لكل طرف أن يحتفظ بحق التعليق أو التغيير الفوري لرخصة استغلال شركة الخطوط

المادة 10
التمثيل التجاري

1- يكون لشركات الخطوط الجوية المعينة من قبل كل طرف متعاقد الحق في :
أ)- فتح مكاتب داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر لترقية النقل الجوي وبيع التذاكر، بالإضافة لتسهيلات أخرى لتوفير الإمدادات الضرورية للنقل الجوي طبقا لقوانين الطرف الآخر،

ب)- القيام بتوفير داخل إقليم الطرف الآخر طبقا للقوانين المتعلقة بالدخول، الإقامة و توظيف المسؤولين الإداريين التجاريين و التقنيين و العمليانيين، بالإضافة للموظفين المتخصصين في إمدادات النقل الجوي ، و
ج)- القيام بتشغيل داخل إقليم الطرف الآخر موظفين جدد ، بصفة مباشرة وبرصانة شركة الخطوط الجوية، بواسطة عملائها في بيع تذاكر الطيران.

2- تلتزم السلطات المختصة لأي طرف باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان تمثيل شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف الآخر لضمان ممارسة نشاطها بطريقة منظمة.

المادة 11
الأنشطة التجارية

1- يحق لشركات الخطوط الجوية المعينة التابعة لكل طرف البيع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر تذاكر النقل الجوي حيث يكون بوسع كل شخص شراء تذاكر السفر بالعملة المتداولة في بلادهم أو القابلة للتحويل، بكل حرية إلى عملات البلدان الأخرى طبقا لنظم الصرف النقدي الساري المفعول الخاص بالعملة الأجنبية.

2- بالنسبة للأنشطة التجارية ، تطبق كل المبادئ المذكورة في الفقرة الأولى على كل شركات الخطوط الجوية المعينة لكلا الطرفين.

المادة 12
تحويل فائض الإيرادات

يمنح كل طرف متعاقد شركات الخطوط الجوية المعينة للطرف الآخر الحق في التحويل بالسعر الرسمي للعملة الصعبة لفائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه والخاصة بنقل الركاب و الأمتعة والبضائع والبريد، حسب أنظمة الصرف المعمول بها في إقليم الطرف الآخر.

المادة 13
السعة

1- يجب أن تتوفر فرصة صحيحة وعادلة لشركات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرفين لاستغلال خدمات النقل الجوي المتفق عليها على الخطوط المحددة بين أقاليمهما.

2- عند استغلال الخطوط المتفق عليها، تلتزم شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل كل طرف بالأخذ بعين الاعتبار مصالح الشركات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى لا تلحق ضرر بسعة الخدمات التي توفرها هذه الأخيرة، بصفة كلية أو جزئية على هذا الطريق.

3- خدمات النقل الجوي المتفق عليها الواجب توفيرها من طرف شركات الخطوط الجوية المعينة يجب أن تستجيب لطلبات الركاب حول على كل الطرق المحددة وأن يكون هدفها الأول توفير السعة اللازمة للنقل العادي والعقلاني المنتظر بما فيها التغيرات الموسمية للنقل الجوي، الإركاب أو الإنزال في إقليم الطرف الذي عين شركات الخطوط الجوية.

4 – يتم إخطار الوتيرة و السعة اللازم توفيرها للنقل الجوي بين إقليمي الطرفين لسلطات الطيران لكلا الطرفين.

5- يكون النقل الجوي المركب في إقليم الطرف الآخر والمنزل في نقاط بلد آخر على الطريق الجوي المحدد أو العكس، باحترام القواعد العامة لهذه السعة والتي ستخص:
أ- طلبات النقل المتعلقة بالاركاب والإنزال في إقليم الطرف المعين لشركات الخطوط الجوية،
ب- طلبات النقل في المنطقة التي تعبر فيها شركة الخطوط الجوية بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الجوي التي تقوم به شركات الخطوط الجوية للدول الواقعة في المنطقة، و
ج- الاحتياجات الاقتصادية عند استغلال شركة الخطوط الجوية.

المادة 17

أنظمة الحجز المعلوماتية

يكـــون كـــل طرف ملزما بتطبيق قوانين المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO للسيرة، الضبط واســـتغلال الحجـــز بنظام الإعلام الآلي CRS في إقليمي دولتيها بموجب القوانين سارية المفعول الخاصة بالحجز بنظام الإعلام الآلي.

المادة 18

توفير المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين أن تزود سلطات الطيران المدني التابعة للطرف الآخر بناء على طلب هذه الأخيرة، بجميع المعلومات الإحصائية التي يمكن طلبها بصورة عادية على وجه الاستشارة والاستعلام.

المادة 19

التعرفات

1- تحدد التعرفات التي تتقاضاها شركات الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على الـــنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة ومتكافئة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعرفات شركات الخطوط الجوية الأخرى، المستغلة لكامل الطريق الجوي أو لجزء منه.

2- تعرض التعرفات المتفق عليها على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين للموافقة عليها وذلك قـــبل خمسة وأربعين (45) يوما على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها , ويجوز في حالات خاصة إنقاص هذه المدة بالاتفاق بين السلطات المذكورة.

3- يمكن الموافقة على هذه التعرفات بشكل صريح ، وإذا لم تعلن أي من سلطات الطيران عدم موافقتها عليها في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ عرضها وفقا للرقم الذي يسبق هذه المادة، تعتـــبر تلـــك الـــتعرفات موافقا عليها. ويجوز في أحوال خاصة إنقاص هذه المدة، كما نص عليه مسبقا، باتفاق بين سلطات الطيران، وفي هذه الحالة فإن أي اعتراض على التعرفات المقترحة يجب أن يتم في أقل من ثلاثين يوما.

4- في حالـــة قـــيام سلطات الطيران، أثناء المهلة المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من هذه المادة، بإخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها على التعرفة ، تقوم سلطات الطيران لكلا الطرفين بالسعي لتحديد التعرفة عن طريق اتفاق متبادل.

5- إذا تعذر على سلطات الطيران التوصل لاتفاق على أي تعرفة وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو حصـــل اختلاف حول التعرفة المحددة وفقا للفقرة 4 من هذه المادة، يتم حل الخلاف بموجب أحكام المادة 22 من هذا الاتفاق.

6- تـــبقى التعرفة التي تحدد وفقا لأحكام هذه المادة سارية المفعول حتى يتم تحديد تعرفة جديدة طـــبقا لأحكـــام هذه المادة. غير أنه، طبقا لهذه الفقرة، لن تتجاوز مدة العمل بهذه التعرفات 12 شهرا بعد نهاية تاريخ صلاحيتها.

7- يجوز للأطراف المتعاقدة التدخل لرفض التعرفة. ينحصر هذا التدخل في :

أ – حماية المستهلكين من التعرفة المرتفعة الناتجة عن إفراط في سلطة.

ب – مـــنع الـــتعريفات المطـــبقة بطريقة غير تنافسية التي لها أو شبه لها أو يتبين بوضوح أن لها هدف المنع ، التحديد أو الإخلال بالمنافسة أو إبعاد متنافس عن الطريق .

8- علاوة عن أحكام هذه المادة، يكون تحديد التعرفة من طرف شركات الخطوط الجوية المعينة التابعة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على كامل النقل الجوي في إقليم المجموعة الأوروبية وفقا لقانون المجموعة الأوروبية.

المادة 20

المشاورات

1 – بهـــدف ضـــمان تعاون وثيق شأن كافة المسائل المتعلقة بتفسير وتطبيق هذا الاتفاق ، تلتزم سلطات الطيران التابعة لكل طرف بالتشاور فيما بينها إذا لزم الحال، بطلب أي من الطرفين.

الجويـــة المعيـــنة الـــتابعة للطرف الآخر، في حالة ما خلص الطرف الأول ، تبعا لتفتيش مفاجئ/ تفتيشات مفاجئة أو مراقبة ، إلى استلزام اتخاذ إجراء مستعجل لضمان الأمن.

7- كل إجراء يتخذه أحد الطرفين تطبيقا للفقرتين (2) و (6) السابقتين وجب التخلي عنه بمجرد زوال سببه.

8- عند قيام أحد الأطراف المتعاقدة بتعيين الشركة والتي تتم مراقبتها القانونية المتواصلة من طرف دولـــة عضو في المجموعة الأوروبية، يتم تطبيق حقوق الطرف الآخر بموجب هذه المادة، بإنصاف وباحترام لهذا التعيين، أو بالمحافظة على مقاييس الأمن من طرف دولة عضو في المجموعة الأوروبية، مع احترام رخص استغلال هذه الطائرة.

المادة 16

أمن الطيران

1- يؤكـــد الطرفان تماشيا والتزاماتهما المقررة بموجب أحكام القانون الدولي، أن التزامهما بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يتعهد الطرفان بالالتزام بوجه خاص بأحكام:

أ – الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963،

ب– اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 م،

ج– اتفاقـــية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة بمونتريال في 23 ســـبتمبر 1971 و وبروتوكولها الإضافي الخاص بقمع أعمال العنف المعاقب عليها في المطارات النقل المدني الدولي، الموقعة في مونتريال في 24 فيفري 1988

د– الاتفاقية الخاصة بتأشير المتفجرات بهدف الكشف عنها الموقعة في مونتريال في الأول من مارس 1991 وكل اتفاق يخص أمن النقل الجوي والذي سيكون الطرفين عضوان فيه.

2- يـــتعهد الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما بالعمل وفقا لأحكام أمن الطيران التي قـــررتها المـــنظمة الدولية للطيران المدني المدرجة في ملاحق الاتفاقية بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنـــية سارية على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة في إقليميهما بموجب معـــاهدة المجموعـــة الأوروبـــية والحائزين على شهادات استغلال صالحة بموجب قانون المجموعة الأوروبية ومستثمري المطارات الموجودين في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران.

3- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين بأن يقدم للطرف الآخر عند الطلب المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر ضد سلامة الطيران المدني.

4- يوافق كل طرف على إلزام المستثمرين المذكورين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليهما في الفقرة (2) مـــن هذه المادة التي يطلبها الطرف الآخر بالنسبة للدخـــــول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، أثنـــاء مغادرة أو أثناء التواجد في إقليم الجمهوريـــة الـــبرتغالية، يتوجب على المستثمرين تطبيق أحكام أمن الطيران وفقا لقانون المجموعة الأوروبية. وعلى كل طرف أن يتأكد من فاعلية الإجراءات داخل إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة والحقائب والبضائع ومستودعات الطائرات سواء قبل الصعود أو الشـــحن والـــتفريغ أو أثنائها، وعلى كل طرف أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من الطرف الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة أي تهديد متوقع.

5- عند وقوع أو التهديد بوقوع أي فعل من أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة مما ترتكب ضد سلامة الطائرات أو ركـــابهـــا أو طاقمها أو المطـــارات أو مرافق الملاحة الجوية ، يلتزم كل طرف بمساعدة الطرف الآخر وذلك عن طريق تســـهيل الاتصـــالات وغيرهـــا من التدابير المناسبة لإزالة آثار الحـــادث أو التهديد بوقوعه فورا وبسلام.

6- إذا نشأ خلاف حول تطبيق الإجراءات الخاصة بأمن الطيران المدني المبينة في الفقرات السابقة فيجب على سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين أن تطلب مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف الآخر.

المادة 25

دخول الاتفاق حيز التنفيذ

يدخـــل هذا الاتفاق حيز التنفيذ ثلاثين 30 يوما بعد تاريخ استلام آخر إشعار، عبر القنوات الدبلوماسية، بإتمام كافة الإجراءات الداخلية اللازمة لهذا الغرض.

بـــتاريخ دخـــوله حـــيز التنفيذ، يلغي هذا الاتفاق الذي وقع بالجزائر في 04 أكتوبر 1977 بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و الجمهورية البرتغالية المتعلق بالنقل الجوي.

و إثـــباتا لمـــا سلف، قام الموقعان أدناه، المخولان قانونا من قبل حكومتيهما، بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حـــرر هـــذا الاتفاق بـــلشبونة، يوم 31 ميام 2005، في نسختين أصليتين، باللغات البرتغالية، العربية والإنجليزية وللنصوص الثلاثة نفس القوة القانونية. و في حالة وقوع أي خلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزية.

عن الجـــــمهـــورية البرتغالية	عن الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
ماريو لينو	عبد العزيز بلخادم
وزير الأشغال العمومية	وزير الدولة،
والنقل و الاتصالات	الممثل الشخصي للسيد
	رئيس الجمهورية

الملـــــحـــق

القسم الأول :

أ – الطرق التي يحق لشركات الخطوط الجوية المعينة من قبل حكومة الجمهورية البرتغالية تسييرها واستغلالها في الاتجاهين هي كالتالي:

البرتغال	النقاط الوسطية	نقاط في الجزائر	نقاط فيما وراء

القسم الثاني:

ب- الطـــرق الـــتي يحـــق لشركات الخطوط الجوية المعينة من قبل حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية استغلالها في الاتجاهين هي كالتالي:

الجزائر	النقاط الوسطية	نقاط في البرتغال	نقاط فيما وراء

ملاحظات :

1 – يحـــق للمؤسسات المعينة من كل طرف، على كل رحلة أو رحلات إلغاء النقـــاط الوسطية و/أو النقاط ما وراء على الطرق الجوية المبينة أعلاه، شرط أن تكون بداية أو نهاية الخطوط الجوية المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين الشركة.

2- يحـــق للمؤسســـات المعيـــنة الـــتابعة لكـــل طـــرف اختـــيار وانتقاء كل نقطة وسطية أو نقاط ما وراء، كما يحق لها تغيير هذا الانتقاء خلال الموسم الذي يلي، شرط أن لا يطبق أي حق من حقوق النقل الجوي بين هذه النقاط وإقليم الطرف الآخر.

3 – يخضع استعمال حق النقل باستعمال الحرية الخامسة على النقاط الوسطية و/أو النقاط ما وراء لاتفاق سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA.

The Portuguese Republic and the People's Democratic Republic of Algeria, hereinafter referred to as «the Parties», being Parties to the Convention on Inter-

2- تـــبدأ هذه المشاورات خلال خمسة أربعين (45) يوما، بداية من تاريخ تسلم الطرف الآخر الطلب خطيا.

المادة 21

التعديل

1- إذا ارتأى أي من الطرفين أنه من المرغوب فيه تعديل أي بند من بنود هذا الاتفاق ، يمكنه في أي وقـــت طلب مشاورات مع الطرف الآخر. تبدأ هذه المشاورات خلال ستين يوما من تاريخ تسلم الطرف لآخر الطلب الخطي.

2 – تدخل التعديلات الناتجة عن هذه المشاورات المذكورة في الرقم السابق، حيز التنفيذ وفقا لما اتفق عليه في المادة 25.

المادة 22

تسوية الخلافات

1- إذا نشـــأ خـــلاف بـــين الطرفين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أولا السعى لإيجاد تسوية من خلال المفاوضات عن طريق القنوات الدبلوماسية.

2- إذا تعـــذر على الطرفين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى هيئة للفصل فيه، وإذا تعذر ذلك جاز عرض الخلاف بناءا على طلب أي من الطرفين عـــلى هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف واحدا منهم ويتفق المحكمان المعينان على اختيار المحكم الثالث،

3- يجب على كل من الطرفين تعيين محكمه خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين مـــن الطرف المتعاقد الآخر مذكرة عن طريق القنوات الدبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم، على أن يتم تعيين العضو الثالث خلال ستين (60) يوما أخرى.

4- فـــإذا تعذر على أي من الطرفين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعـــيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضا، فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين على حسب ما تقتضيه الحالة. ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة أخرى وأن يرأس هيئة التحكيم.

5- يلتزم الطرفان المتعاقدان باحترام كل قرار صادر وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة.

6 – في حالة عدم التزام أحد الأطراف المتعاقدة أو لشركات الخطوط الجوية المعينة من قبل أحد الطرفين بالقرار المشار إليه في الفقرة 2 من هذه المادة، يمكن للطرف المتعاقد الآخر تقييد، تعليق أو إلغاء الحقوق والامتيازات التي منحت للطرف المخالف بموجب هذا الاتفاق.

7- يـــتحمل كل طرف متعاقد مصاريف المحكم الذي عينه، أما باقي أعباء هيئة التحكيم فيكون تحملها بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين.

المادة 23

مدة الاتفاق و إنهائه

1- يبقى هذا الاتفاق ساري المفعول لمدة غير محدودة

2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت إنهاء هذا الاتفاق.

3- يجـــب إبـــلاغ قرار الإنهاء للطرف الآخر، وفي نفس الوقت للمنظمة الدولية للطيران المدني، وينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر (12) شهرا من تاريخ استلام الطرف الآخر لهذا الإبلاغ،

4- وفي حالـــة عدم اعتراف الطرف الآخر باستلامه للإبلاغ، فيعتبر أنه تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوما من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإبلاغ نفسه.

المادة 24

تسجيل الاتفاق

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات تطرأ عليه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

national Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944:

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond its territories;

agree as follows:

Article 1

Definitions

1 — For the purpose of the present Agreement:

a) The term «Convention» shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have been adopted by both Parties;

b) The term «aeronautical authorities» shall mean, in the case of the Portuguese Republic, the National Institute of Civil Aviation and, in the case of the People's Democratic Republic of Algeria, the ministry responsible for civil aviation or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

c) The term «designated airline» shall mean any airline which has been designated and authorised in accordance with article 3 of the present Agreement;

d) The term «territory» shall have the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

e) The terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;

f) The term «tariff» shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

g) The term «annex» shall mean the route schedule attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such annex. The annex to this Agreement is considered an integrant part thereof.

Article 2

Operating rights

1 — Each Party grants to the designated airlines of the other Party the following rights in respect of its international air services:

a) The right to fly across its territory without landing; and

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2 — Each Party grants to the designated airlines of the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the route schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the route schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

4 — If the designated airlines of one Party are unable to operate services on its normal routing because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. The provisions of this norm shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

Article 3

Designation and operating authorization of airlines

1 — Each Party shall have the right to designate two airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2 — On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedure delay, providing that:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence in accordance with European Community law;

ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its air operator's certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

b) In the case of an airline designated by the People's Democratic Republic of Algeria:

i) It is established in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria

and has a valid operating licence in accordance with Algerian law;

ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the People's Democratic Republic of Algeria;

c) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

Article 4

Revocation, suspension and limitation of rights

1 — Each Party shall have the right to revoke, to suspend or to limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified in article 2 of the present Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

a) In the case an airline designated by the Portuguese Republic:

i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid operating licence in accordance with European Community law;

ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its air operator's certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

b) In the case of an airline designated by the People's Democratic Republic of Algeria:

i) It is not established in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria and does not have a valid operating licence in accordance with Algerian law;

ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the People's Democratic Republic of Algeria;

c) In the case the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or

d) In the case of failure by such airline to comply with the legislation of the Party granting these rights; or

e) In the case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2 — Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of the legislation that right shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultation shall take place within a period of 30 days from the date of the proposal to hold it if not otherwise agreed.

Article 5

Entry and clearence laws and regulations

1 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Parties upon entering into or departing from or while within the territory of the first Party.

2 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as legislation relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control shall be complied with by the airline of the other Party or on behalf of such passengers, crew, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.

Article 6

Customs duties and other charges

1 — Aircraft operating on international services by the designated airlines of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Party, within limits fixed by the authorities of one Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air services by the designated airlines of the other Party;

b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

c) Fuel lubricants and other consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken aboard.

3 — All materials referred to in paragraph 2 of this article may be required to be kept under customs supervision or control.

4 — The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft

of the designated airlines of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5 — The exemptions provided for by this article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

6 — Nothing in this Agreement shall prevent:

a) The Portuguese Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the People's Democratic Republic of Algeria that operates between points in the territory of the Portuguese Republic or in the territory of another European Community Member State;

b) The People's Democratic Republic of Algeria from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Portuguese Republic that operates between points in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria.

Article 7

User charges

1 — Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, other facilities and air services under its control.

2 — Those charges shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the designated airlines of each Party engaged in similar international services.

3 — Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

Article 8

Traffic in direct transit

Traffic in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

Article 9

Recognition of certificates and licences

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, in accordance with the rules and procedures of one Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, are equal or above the minimum standards established under the Convention.

2 — Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State.

3 — Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Party or by any other State.

Article 10

Commercial representation

1 — The designated airlines of each Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Party — in accordance with the legislation of such other Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the territory of the other Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — The competent authorities of each Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 11

Commercial activities

1 — The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2 — For the commercial activities all principles mentioned in paragraph 1 shall apply to the designated airlines of both Parties.

Article 12

Conversion and transfer of revenues

Each Party grants to the designated airlines of the other Party the right of free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Party.

Article 13

Capacity

1 — There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the

agreed services on the specified routes between their respective territories.

2 — In operating the agreed services, the designated airlines of each Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole, or part of the same routes.

3 — The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party which has designated the airlines.

4 — The frequency and capacity to be provided for the carriage between their respective territories shall be notified to the aeronautical authorities of both Parties.

5 — Provision for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party, which has designated the airlines;
b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of the other air transport services established by airlines of the States situated in the area; and
c) The requirements of economical through airline operation.

6 — The capacity for the carriage of traffic referred to in paragraph 5 above shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Parties.

7 — In the event that the aeronautical authorities of the Parties do not fall in agreement upon the capacity submitted to them under paragraph 6 above, the matter shall be dealt with in accordance with article 20 of this Agreement.

8 — If the aeronautical authorities of the Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 5 above, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Article 14

Approval of conditions of operation

1 — The time-tables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be submitted or notified as provided in article 13, as may be the case, at least 30 days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such time-tables or conditions of their operation shall also be submitted to the aeronautical authorities for approval. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party at least four-working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

Safety

1 — Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2 — If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of article 4 of this Agreement.

3 — Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6 — Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airlines' operation.

7 — Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by an European Community Member State, the rights of the other Party under this article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 16

Security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;
b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;
c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;
d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991;

and any aviation security agreement that becomes binding on both Parties.

2 — The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in their territory under the Treaty establishing the European Community and have received valid operating licences in accordance with European Community law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

3 — The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4 — Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 above required by the other Party for entry into the territory of that other Party and also for departure from, or while within, the territory of the People's Democratic Republic of Algeria. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5 — When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6 — If a Party has occasional problems in the context of the present article on safety of civil aviation, the aeronautical authorities of both Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

Article 17

Computer reservation systems

Each Party shall apply the International Civil Aviation Organization Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory consistent with other applicable laws, regulations and obligations concerning computer reservation systems.

Article 18

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 19

Tariffs

1 — The tariffs to be charged by the designated airlines of one Party for carriage to or from the territory of the other Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating the whole or part of the same route.

2 — The tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Parties at least 45 days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

3 — This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval of the proposed tariffs within 30 days from the date of submission, in accordance with the previous number of this article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in the previous number, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 30 days.

4 — If, during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff, the aeronautical authorities of the two Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

5 — If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 2 of this article, or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 22 of this Agreement.

6 — A tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

7 — The Parties may interview to disapprove a tariff. This intervention shall be limited to:

a) The protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;
b) The prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

8 — Notwithstanding the provisions of the present article, the tariffs to be charged by the designated airlines of the People's Democratic Republic of Algeria for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

Article 20

Consultations

1 — In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of each Party shall consult each other whenever it becomes necessary, on request of either Party.

2 — Such consultations shall begin within a period of 45 days from the date the other Party has received the written request.

Article 21

Amendments

1 — If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultation to the other Party. Such consultation shall begin within a period of 60 days from the date the other Party has received the written request.

2 — The amendments resulting from the consultations referred to in the previous number shall enter into force according to what is established in article 25.

Article 22

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation through diplomatic channels.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days.

4 — If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

5 — The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

6 — If and so long as either Party or the designated airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

7 — Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

Article 23

Duration and termination

1 — This Agreement shall remain in force for an undetermined period.

2 — Each Party may, at any time, terminate this Agreement.

3 — The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organisation, producing its effects 12 months after the receipt of the notification by the other Party.

4 — In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 24

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Entry into force

This Agreement shall enter into force 30 days after the date of the receipt of the last notification, through diplomatic channels, indicating that all the internal procedures required for the purpose have been fulfilled.

Upon entry into force, the Agreement shall terminate the Agreement between the Portuguese Republic and the People's Democratic Republic of Algeria relating

to Air Transport, signed at Algiers on the 4th of October 1977.

In witness whereof the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in Lisbon, on the thirty-one of May of two thousand and five, in the Portuguese, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

Mário Lino, Minister of Public Works, Transports and Communications.

For the People's Democratic Republic of Algeria:

Abdelaziz Belkhadem, Minister of State, Personal Representative of the President of the Republic.

ANNEX

Section 1 — routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

Portugal — intermediate points — a point in Algeria — points beyond.

Section 2 — routes to be operated in both directions by the designated airlines of the People's Democratic Republic of Algeria:

Algeria — intermediate points — a point in Portugal — points beyond.

Notes

1 — The designated airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and or beyond points mentioned above provided that the agreed services on the route begin or end in the territory of the Party who has designated the airline.

2 — The designated airlines of each Party may select any intermediate and or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Party.

3 — The exercise of the fifth freedom traffic rights on specified intermediate and or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Decreto-Lei n.º 215/2005

de 13 de Dezembro

A Directiva n.º 2001/86/CE, do Conselho, de 8 de Outubro, que completa o estatuto da sociedade europeia no que respeita ao envolvimento dos trabalhadores, vem, na esteira do Regulamento (CE) n.º 2157/2001, do Conselho, de 8 de Outubro, relativo ao estatuto da sociedade europeia (SE), estabelecer disposições específicas com vista a garantir que a constituição de uma sociedade anónima europeia não conduza à abolição ou redução das práticas de envolvimento dos trabalhadores existentes nas sociedades participantes na sua constituição. Através do presente decreto-lei procede-se à transposição para a ordem jurídica interna da referida Directiva n.º 2001/86/CE, aplicável também aos Estados não membros da União Europeia que são signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nos termos da Decisão do Comité Misto do EEE n.º 89/2002, de 25 de Junho.

O envolvimento dos trabalhadores nas actividades da sociedade anónima europeia pode, sem prejuízo da autonomia das partes, ser assegurado através da instituição de um conselho de trabalhadores, de um ou mais procedimentos de informação e consulta ou de um regime de participação dos trabalhadores. Decorrente deste regime de envolvimento dos trabalhadores, a sociedade anónima europeia que seja uma empresa de dimensão comunitária ou uma empresa que exerce o controlo de um grupo de empresas de dimensão comunitária não está, em regra, sujeita à instituição de um conselho de empresa europeu ou de um procedimento de informação e consulta.

Nestes termos, no âmbito das disposições e acordos transnacionais, aplicáveis em caso de constituição de uma sociedade anónima europeia cujo projecto preveja que a respectiva sede venha a situar-se em território nacional, estabelecem-se as regras relativas ao procedimento das negociações tendentes a um acordo sobre o envolvimento dos trabalhadores, a esse mesmo acordo, bem como os casos e formas de instituição obrigatória de um determinado regime de envolvimento dos trabalhadores. No âmbito das disposições de carácter nacional, aplicáveis a sociedades anónimas europeias, suas filiais e estabelecimentos situados em território nacional, bem como aos representantes dos respectivos trabalhadores, o presente decreto-lei regula os modos de designação ou eleição dos representantes dos trabalhadores que sejam membros do grupo especial de negociação, do conselho de trabalhadores ou do órgão de administração ou fiscalização da sociedade anónima europeia, fixando ainda o respectivo regime de protecção laboral especial. Finalmente, é estabelecido o regime contra-ordenacional relativo à violação das disposições relativas ao regime do envolvimento dos trabalhadores nas actividades da sociedade anónima europeia.

O projecto correspondente ao presente decreto-lei foi publicado, para apreciação pública, na separata do *Boletim do Trabalho e Emprego,* n.º 10, de 20 de Outubro de 2004. Os pareceres emitidos por organizações representativas de trabalhadores e de empregadores foram devidamente ponderados, tendo sido alteradas algumas disposições do decreto-lei.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/86/CE, do Conselho, de 8 de Outubro, que completa o estatuto da sociedade europeia no que respeita ao envolvimento dos trabalhadores.