

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 ومبنية 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 والرسوم الجمركية المماثلة.

المادة 9

الاعتراف بالشهادات وبالرخص

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

2 - تكون الفقرة الأولى 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 وبالرخص الممنوحة أو المصادق عليها لرعاياه من قبل الطرف الآخر أو من قبل أي بلد آخر.

المادة 10

التمثيل التجاري

1 - يكون لشركات الخطوط الجوية المعينة من قبل كل طرف متعاقد الحق في :

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 الأولى و2 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 البرتغالية أن تفرض دون تمييز، الرسوم والضرائب والحقوق والمصاريف 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 نفس المجموعة الأوروبية،

(ب) 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.

المادة 7

رسوم الاستخدام

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

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 ضررا 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 كل الطرق المحددة وأن يكون هدفها الأول توفير السعة اللازمة للنقل العادي والعقلائي المنتظر بما فيها التغيرات الموسمية للنقل الجوي، الإركاب أو الإنزال في إقليم الطرف الذي عين شركات الخطوط الجوية.

4 - يتم إخطار الوتيرة والسعة اللازم توفيرها للنقل الجوي بين إقليميّ 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 بالإركاب 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.

6 - تخضع السعة اللازمة للنقل المشار إليها في الفقرة 5 أعلاه، لموافقة سلطات الطيران 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.

(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 وتوظيف المسؤولين الإداريين التجاريين والتقنيين والعملياتيين، 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 بالعملية المتداولة في بلادهم أو القابلة للتحويل، بكل حرية إلى عملات البلدان الأخرى طبقا لنظم الصرف النقدي الساري المفعول الخاص بالعملية 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 للعملية الصعبة لفائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه والخاصة بنقل الركاب والأمتعة 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.

هذا تأخير كبير في استغلال هذه الطائرات. يكون الهدف من هذا التفتيش هو التأكد من صلاحية وثائق الطائرات وكذا وثائق أفراد طاقم الطائرات وأجهزة الطائرات المدعوة للتفتيش المفاجيء.

4 - إذا نتج عن هذا التفتيش المفاجيء/ 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 يباشر هذا التفتيش/ التفتيشات، طبقا للمادة 33 من المعاهدة، حرا باستنتاج أن هذه الطلبات التي منحت على أساسها شهادات ورخص الطائرة أو لطاقتها 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 مفاجيء من طرف شركة الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، بموجب الفقرة 3 أعلاه، الناجمة 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 الجوية المعينة التابعة للطرف الآخر، في حالة ما خلص الطرف الأول، تبعا لتفتيش مفاجيء/ تفتيشات مفاجئة أو مراقبة، إلى استلزام اتخاذ إجراء مستعجل لضمان الأمن.

7 - كل إجراء يتخذه أحد الطرفين تطبيقا للفقرتين 2 و6 السابقتين وجب التخلي عنه بمجرد زوال سببه.

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

المادة 16

أمن الطيران

1 - يؤكد الطرفان تماشيا والتزاماتهما المقررة بموجب أحكام القانون الدولي، أن التزامهما بحماية

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 حيّز التطبيق، حسب الحالات. كل تعديل لهذه الجداول وشروط استغلالها يجب أن يخضع كذلك لموافقة سلطات الطيران. وفي 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 أربعة (4) 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) يوما 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 اللازمة اتخاذها للتماشي مع الحد الأدنى لهذه المقاييس بحيث يصبح هذا الطرف ملزما باتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة. في حالة فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراءات في غضون خمسة عشر (15) يوما 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

الديمقراطية الشعبية، وأثناء مغادرة أو أثناء التواجد في إقليم الجمهورية البرتغالية، 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 الشحن والتفريغ أو أثناءها، 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 ركابها أو طاقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، يلتزم كل طرف بمساعدة الطرف الآخر وذلك عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير المناسبة لإزالة آثار الحادث 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 17

أنظمة الحجز المعلوماتية

يكون كل طرف ملزما بتطبيق قوانين المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) للسير، الضبط واستغلال الحجز بنظام الإعلام الآلي (CRS) في إقليمي دولتيهما بموجب القوانين السارية 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

التعريفات

1 - تحدد التعريفات التي تتقاضاها شركات الخطوط الجوية المعينة التابعة لأحد الطرفين

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 سنة 1963،

ب) اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970،

ج) اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة بمونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971 وبروتوكولها الإضافي الخاص بقمع أعمال العنف المعاقب عليها في مطارات النقل المدني الدولي، الموقعة في مونتريال في 24 فبراير سنة 1988،

د) الاتفاقية الخاصة بتأشير المتفجرات بهدف الكشف عنها الموقعة في مونتريال في الأول من مارس سنة 1991 وكل اتفاق يخص أمن النقل الجوي والذي سيكون الطرفان عضوين فيه.

2 - يتعهد الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما بالعمل وفقا لأحكام أمن الطيران التي قررتتها المنظمة الدولية للطيران المدني المدرجة في ملاحق الاتفاقية بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة في إقليميهما بموجب معاهدة المجموعة الأوروبية 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 إليها في الفقرة 2 من هذه المادة التي يطلبها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد في إقليم الجمهورية الجزائرية

(ب) منع التعريفات المطبقة 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 التعريفات 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 - بهدف ضمان 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.

2 - تبدأ هذه المشاورات خلال خمسة وأربعين (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 وقت طلب مشاورات مع الطرف الآخر. تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم الطرف الآخر الطلب الخطي.

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

المادة 22

تسوية الخلافات

1 - إذا نشأ خلاف بين الطرفين يتعلّق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أولا السعي لإيجاد تسوية من خلال المفاوضات عن طريق القنوات الدبلوماسية.

2 - إذا تعذر على الطرفين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى هيئة للفصل فيه، وإذا تعذر ذلك جاز عرض الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين على هيئة

المتعاقدين على النقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة ومتكافئة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعريفات شركات الخطوط الجوية الأخرى، المستغلة لكامل الطريق الجوي أو لجزء منه.

2 - تعرض التعريفات المتفق عليها على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين للموافقة عليها وذلك قبل 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 التعريفات 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، تعتبر تلك التعريفات موافقا عليها. ويجوز في أحوال خاصة إنقاص هذه المدة، كما نص عليه مسبقا، باتفاق بين سلطات الطيران، وفي هذه الحالة، فإن أي اعتراض على التعريفات المقترحة يجب أن يتم في أقل من ثلاثين (30) يوما.

4 - في حالة قيام سلطات الطيران، أثناء المهلة المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه المادة، بإخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها على التعريفات، تقوم سلطات الطيران لكلا الطرفين بالسعي لتحديد التعريفات عن طريق اتفاق متبادل.

5 - إذا تعذر على سلطات الطيران التوصل لاتفاق على أي تعريفات وفقا للفقرة 2 من هذه المادة أو حصل اختلاف حول التعريفات المحددة وفقا للفقرة 4 من هذه المادة، يتم حل الخلاف بموجب أحكام المادة 22 من هذا الاتفاق.

6 - تبقى التعريفات التي تحدد وفقا لأحكام هذه المادة سارية المفعول حتى يتم تحديد تعريفات جديدة طبقا لأحكام هذه المادة. غير أنه، طبقا لهذه الفقرة، لن تتجاوز مدة العمل بهذه التعريفات اثني عشر (12) شهرا بعد نهاية تاريخ صلاحيتها.

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

(أ) حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة الناتجة عن إفراط في سلطة،

تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين يعيّن كل طرف واحدا منهم ويتفق المحكمان المعينان على اختيار المحكم الثالث.

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

4 - فإذا تعذر على أي من الطرفين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضا، فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين 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 2 من هذه المادة.

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

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

المادة 23

مدة الاتفاق وإنهاؤه

1 - يبقى هذا الاتفاق ساري المفعول لمدة غير محدودة.

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

3 - يجب إبلاغ 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 حالة 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 أي تعديلات تطرأ عليه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة 25

دخول الاتفاق حيّز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيّز التنفيذ ثلاثين (30) يوما بعد تاريخ استلام آخر إشعار، عبر القنوات الدبلوماسية، بإتمام كافة الإجراءات الداخلية اللازمة لهذا الغرض.

بتاريخ دخوله حيّز التنفيذ، يلغي هذا الاتفاق، الاتفاق الذي وقّع بالجزائر في 4 أكتوبر سنة 1977 بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والجمهورية البرتغالية المتعلق بالنقل الجوي.

وإثباتا لما سلف، قام الموقعان أدناه، المخولان قانونا من قبل حكومتيهما، بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرر هذا الاتفاق بلشبونة، يوم 31 مايو سنة 2005، في نسختين أصليتين، باللغات العربية والبرتغالية والإنجليزية وللنصوص الثلاثة نفس الحجية القانونية. وفي حالة وقوع أي خلاف في التفسير يرجع النص بالإنجليزية.

من الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية
ماريو لينو

عبد العزيز بلخادم
وزير الدولة،
الممثل الشخصي لرئيس
الدولة
وزير الأشغال العمومية
والنقل والاتصالات