

اتفاقية

خدمات النقل الجوي

بين

دولة الإمارات العربية المتحدة

و

جمهورية البرتغال

## فهرس المواد

	تمهيد
التعاريف	المادة 1
منح الحقوق	المادة 2
التعيين والترخيص	المادة 3
رفض وإلغاء وتعليق وتحديد تراخيص التشغيل	المادة 4
المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها	المادة 5
الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى	المادة 6
تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية	المادة 7
الحركة العابرة مباشرة	المادة 8
شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران	المادة 9
سلامة الطيران	المادة 10
رسوم الاستخدام	المادة 11
أمن الطيران	المادة 12
النشاطات التجارية	المادة 13
تحويل الإيرادات	المادة 14
الإخطار بجداول الرحلات	المادة 15
التعرفات	المادة 16
تبادل المعلومات	المادة 17
المشاورات	المادة 18
تسوية النزاعات	المادة 19
التعديل	المادة 20
التسجيل	المادة 21
إنهاء الاتفاقية	المادة 22
دخول الاتفاقية حيز التنفيذ	المادة 23

## تمهيد

إن دولة الإمارات العربية المتحدة و جمهورية البرتغال (والمشار إليهما فيما بعد (بالطرفين)؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛

ورغبة منهما بعقد اتفاقية النقل الجوي بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما لأهمية النقل الجوي كوسيلة لإنشاء وتعزيز أواصر الصداقة والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين؛

ورغبة منهما في المساهمة بتعزيز فرص النقل الجوي العالمي؛

اتفقتا على ما يلي:

## المادة 1 - التعاريف

1- لأغراض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني المقابلة لكل منها ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

- أ. "سلطات الطيران" تعني، فيما يخص دولة الإمارات العربية المتحدة، الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص جمهورية البرتغال، المعهد الوطني للطيران المدني؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛
- ب. "الخطوط المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية البرتغال وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛
- ج. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، والملاحق المحرر تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملاحق؛
- د. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة؛
- هـ. "الملحق 1" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في الملحق 1 وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة 20 من هذه الاتفاقية؛
- و. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل: (1) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين؛ (2) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين؛
- ز. "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛
- ح. "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه

- التعرفات بموجبها ويشمل ذلك العمولات التي تدفع للوكلاء والخدمات المصاحبة لها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛
- ط. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛
- ي. "الحركة" تعني نقل الركاب والعفش والشحن؛
- ك. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية والممتلكات ويشمل ذلك الخدمات والتسهيلات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛
- ل. "الدول الأعضاء" تعني الدول أعضاء الإتحاد الأوروبي؛

2- تعتبر الملاحق لهذه الإتفاقية جزء لا يتجزأ منها؛

3- لتطبيق الاتفاقية، يجب على الأطراف العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، حيث تطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

### المادة 2 - منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف بالحقوق التالية :-
- أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه.
- ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية.
- ج. حق الهبوط في إقليم الطرف الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.
- 3- إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين، غير المعنية بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2(أ) و 2(ب) من هذه المادة.
- 4- ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعنية

- التابعة لطرف حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.
- 5- إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان.
- 6- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان دون تمييز.

### المادة 3 - التعيين والترخيص

- 1- يحق لكل طرف أن يعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل الطرف المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى الطرف الآخر.
- 2- يقوم الطرف الآخر عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة (المؤسسات) المعنية تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.
- 3- يجوز لأحد الطرفين أن يطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي يطبقها ذلك الطرف بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقاً لأحكام المعاهدة.
- 4- يمنح كل طرف تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة ، بشرط:
- أ. في حالة الناقلات المعينة من قبل

البرتغال:

- I. أن تكون الناقلة قد تأسست في إقليم البرتغال بموجب اتفاقيات الإتحاد الأوروبي وأن تكون لديها رخصة تشغيل صادرة من احد "الدول الأعضاء" وفقاً لقوانين الإتحاد الأوروبي؛ و
- II. حق الإشراف التنظيمي على الناقلة

تمارسه وتحتفظ به احد "الدول الأعضاء" المسؤولة عن إصدار شهادة التشغيل الخاصة بتلك الناقله وأن يوضح بجلاء سلطة الطيران المعنية في رسالة التعيين؛ و

111. يوجد مقر العمل الرئيسي للناقله في

إقليم الدولة العضو التي استلمت منها رخصة التشغيل السارية المفعول؛ و

117. أن تكون الناقله مملوكة، إما مباشرة

أو عن طريق امتلاك أغلبية الأسهم، وان يكون الأشراف الفعلي عليها بواسطة

"دولة عضو" أو مواطني "دولة عضو" أو دولة أخرى مذكورة في المرفق 2 من

هذه الاتفاقية أو مواطني تلك الدولة.

ب. في حالة الناقلات المعنية من قبل

دولة الإمارات العربية المتحدة:

1. أن تكون الناقله قد تأسست في إقليم

دولة الإمارات العربية المتحدة وتصرح لها بالعمل بموجب القوانين السارية

المفعول في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ و

11. تمارس وتحتفظ دولة الإمارات العربية

المتحدة بالرقابة التنظيمية الفعلية على الناقله.

ج. تلتزم الناقله بالإحكام الموضحة في المادة 10 (السلامة) والمادة 12 (أمن

الطيران).

5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي

وقت من تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات

وفقاً لأحكام المادة 15 من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

#### المادة 4 - رفض وإلغاء وتحديد تراخيص التشغيل

1- يحق لكل طرف أن يرفض أو يلغي أو يعلق أو يقيد تراخيص التشغيل أو التصاريح

الفنية الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر، المحددة في المادة

2 من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة،

على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة

ومنتظية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف الذي منح تلك الحقوق ووفقاً

للمعاهدة؛ أو

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعه بموجب هذه

## الاتفاقية؛ أو

ج. 1. في حالة الناقلات المعينة من قبل جمهورية البرتغال:

I. لم تكن الناقلة قد تأسست في إقليم البرتغال بموجب معاهدات الإتحاد الأوروبي أو لم يكن لديها رخصة تشغيل صادرة من "دولة عضو" وفقاً لقوانين الإتحاد الأوروبي؛ أو

II. حق الإشراف التنظيمي الفعلي لا تمارسه أو تحتفظ به "دولة عضو" في الإتحاد الأوروبي مسئولة عن إصدار شهادة التشغيل، وإن سلطة الطيران المعنية غير موضحة في رسالة التعيين؛ أو

III. لا يوجد المقر الرئيسي للناقلة في إقليم "الدولة العضو" التي استلمت منها رخصة التشغيل؛ أو

IV. الناقلة غير مملوكة، إما مباشرة أو عن طريق امتلاك أغلبية الأسهم، أو إن الأشراف الفعلي عليها لا يمارس بواسطة "دولة عضو" أو مواطني "دولة عضو" أو دولة أخرى مذكورة في المرفق 2 من هذه الاتفاقية أو مواطني تلك الدولة الأخرى؛ أو

V. تحتفظ الناقلة بشهادة تشغيل صادرة من "دولة عضو" أخرى و يمكن إثبات أنه بممارسة حقوق نقل وفقاً لهذه الاتفاقية على خطوط تشمل نقاط في إقليم تلك "الدولة العضو" الأخرى، ويشمل ذلك تشغيل خدمات يتم تسويقها أو تشكل خدمة عابرة يمكن إثبات أن ذلك يشكل التفاضلاً على قيود لحقوق نقل تم وضعها في اتفاقية نقل جوى ثنائية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك "الدولة العضو" الأخرى؛ أو

VI. تحتفظ الناقلة بشهادة تشغيل صادرة من "دولة عضو" ولا توجد اتفاقية نقل جوى ثنائية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك "الدولة العضو" و يمكن إثبات أن حقوق النقل المطلوبة لممارسة الخدمات المقترحة لا تتوفر بالمثل للناقلة/الناقلات المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة.

2. في حالة الناقلات المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

I. الناقلة غير مؤسسة في إقليم دولة الإمارات العربية المتحدة أو غير مرخص لها وفقاً لقوانين دولة الإمارات العربية المتحدة السارية المفعول؛ أو



- .II لا تمارس أو تحتفظ دولة الإمارات العربية المتحدة بحق الإشراف التنظيمي الفعلي على الناقل؛ أو
- .III يمتلك أغلبية الأسهم للناقلة ويمارس الإشراف الفعلي عليها مواطنو دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة ويمكن إثبات انه بممارسة حقوق النقل بموجب هذه الاتفاقية على خطوط تشمل نقاط داخل تلك الدولة الأخرى، ويشمل ذلك خدمات يمكن تسويقها أو تشكل خدمة عابرة، يمكن الالتفاف حول قيود فرضت بواسطة اتفاقية نقل جوى بين البرتغال وتلك الدولة الأخرى؛ أو
- .IV الناقل مملوكة بالأغنية ويمارس الإشراف الفعلي عليها بواسطة مواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة ولا توجد اتفاقية نقل جوى ثنائية بين جمهورية البرتغال وتلك الدولة ويمكن إثبات أن حقوق النقل المطلوبة لممارسة الخدمات المقترحة لا تتوفر بالمثل للناقل/الناقلات المعينة من قبل جمهورية البرتغال.
- عند ممارسة حقوقها بموجب هذه الفقرة وبدون المساس بحقوقها في الفقرات ج) 1.V و VI من هذه المادة، لا تميز دولة الإمارات العربية المتحدة بين ناقلات الإتحاد الأوروبي على أساس الجنسية.
- د. وفقاً للفقرة (6) من المادة 10، والفقرة (10) من المادة 12 من هذه الاتفاقية؛
- هـ. في حالة فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراءات المطلوبة لتطوير السلامة وفقاً للفقرة (2) من المادة 10 من هذه الاتفاقية؛ أو
- و. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة 19 من هذه الاتفاقية؛
- 2- ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 18.
- 3- إن اتخاذ أحد الطرفين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف الآخر التي توجبها له المادة 19.

#### المادة 5 - المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- 1- يتعهد كل من الطرفين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.
- 2- يقوم كل طرف باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.
- 3- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين ولا على عدد رحلاتها و/أو نوع (أنواعها) في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.
- 4- لا يجوز لأي من الطرفين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو نوع (أنواع) الطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية أو لحماية الصحة بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من المعاهدة.
- 5- لا يفرض طرف على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

#### المادة 6 - الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

- 1- يعفي كل من الطرفين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم النقش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيتها ومعدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على مواد مثل أدوات الأكل والمواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والمواد الأخرى المعدة والمستخدمه حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها، إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي، وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة

النقل الجوي المعينة دون مقابل. يسري الإعفاء أعلاه أيضا للموظفين الزي الرسمي لطواقم الطائرة، وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر ضمن حدود معقولة، والمعدة للاستخدام من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الواحد، شريطة أن يتم استيرادها بصورة مؤقتة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإعادة تصديرها خلال فترة أقصاها 24 شهرا.

2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة بشرط:

أ. إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين من قبل أو باسم مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر؛

ب. بقائها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف الآخر و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.

ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مع كونها معدة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛

سواء استخدمت أو استهلكت هذه المواد كلياً أو جزئياً ضمن إقليم الطرف المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف.

3- لا يجوز تفرغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف الآخر.

5- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع جمهورية البرتغال من فرض وبدون تمييز، ضرائب

ورسوم وفرائض على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها لاستهلاك الطائرات المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة بين نقاط في إقليم البرتغال ونقاط أخرى داخل ذلك الإقليم أو نقاط داخل إقليم "دولة عضو" أخرى. في مثل هذه الحالة يحق لدولة الإمارات وبدون تفرقة، المعاملة بالمثل وفرض ضرائب ورسوم وفرائض على الوقود المتزود به في إقليمهما.

### المادة 7 - تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

- 1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.
- 2- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة والجوازات والجمارك والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم ذلك الطرف وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.
- 3- لا يجوز لأي من الطرفين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر في ما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

### المادة 8 - الحركة العابرة مباشرة

يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن والبريد العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

## المادة 9 - شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيه الطيران

- 1- يعتمد كل طرف شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحيه والرخص الصادرة، أو اعتمدت وفقاً للقوانين السارية المفعول من قبل الطرف الآخر ويشمل ذلك في حالة جمهورية البرتغال قوانين ولوائح الاتحاد الأوروبي السارية المفعول، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.
- 2- يحق لكل طرف رفض الاعتراف بشهادات الصلاحيه والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.
- 3- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن للطرف الآخر أن يطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف الأول وفقاً للمادة 10 الفقرة (2)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف الآخر وفقاً للمادة 18، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرض يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4 الفقرة (1) من هذه الاتفاقية.

## المادة 10 - السلامة

- 1- يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- 2- إذا تبين لأحد الطرفين بعد هذه المشاورات أن الطرف الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق

المادة 4 الفقرة (1) من هذه الاتفاقية.

3- دون المساس بالالتزامات التي تفرضها المادة 33 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغيلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

تكون للطرف الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغيلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر فوراً في حال قيام الطرف الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين وفقاً لل فقرات (2) أو (6) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

8- في حالة تعيين جمهورية البرتغال لناقلة تتم ممارسة والاحتفاظ بحق الرقابة التنظيمية عليها بواسطة "دولة عضو" أخرى تطبق حقوق دولة الإمارات العربية المتحدة تحت أحكام السلامة في هذه الاتفاقية بالمثل فيما يخص تطبيق وممارسة أو الاحتفاظ

بمستويات السلامة بواسطة تلك "الدولة العضو" فيما يتعلق بتصريح التشغيل لتلك الناقل.

### المادة 11 - رسوم الاستخدام

1- يجب على كل طرف التأكد من أن الرسوم التي تفرضها الجهات المسؤولة أو يسمح بفرضها الطرف الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرفين لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات الجوية العالمية المشابهة.

2- لا يحق لأي من الطرفين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر، ولا يحق لذلك للطرف أن يفرض رسوم أعلى بذلك من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.

3- على كل طرف أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

### المادة 12 - أمن الطيران

1- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، ويؤكد الطرفان أن التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

2- ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي

ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، ومعاهدة وضع العلامات المميزة للمتفجرات البلاستيكية بغرض التعرف عليها والموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس عام 1991، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين.

3- يقوم الطرفان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيقها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

4- يجب على الطرفين في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كلاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين.

5- إضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وفي حالة جمهورية البرتغال مشغلي الطائرات التي تم تأسيسها في إقليمها بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ولديها رخصة تشغيل صالحة وصادرة وفقا للقانون الاتحاد الأوروبي وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقا لأحكام أمن الطيران التي على الطرفين.

6- يوافق كل طرف على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 4 أعلاه بما في ذلك في حالة جمهورية البرتغال قوانين الاتحاد الأوروبي، والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد في إقليم ذلك الطرف الآخر.

7- على كل طرف التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة



لمواجهة تهديد معين.

8- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

9- يتخذ أي من الطرفين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخل غير مشروع وهي على أرضه بقائها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطواقمها.

10- عندما تكون لدى طرف أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة (1) من المادة 4 قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (15) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

## المادة 13 - النشاطات التجارية

1. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.
2. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.
3. يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجاتها المذكورة في الفقرة 2 من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في ذلك الطرف.
4. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر.
5. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.
6. دون المساس بأي أحكام أخرى في هذه الاتفاقية، يسمح للناقلات الجوية المعينة ومقدمي خدمات الشحن الجوي لدى الطرفين ودون أي قيود استخدام أي وسيلة نقل سطحية للشحن جواً من وإلى نقاط في إقليم الطرف الآخر أو في دول ثالثة ويشمل ذلك الترحيل من وإلى كل المطارات التي تتوفر فيها الخدمات الجمركية بما في ذلك ترحيل الشحن الجوي داخل الحظائر الجمركية وفقاً للقوانين واللوائح المطبقة. تتوفر لمثل هذا الشحن إذا كان منقولاً على السطح أو الجو خدمات الجمارك والتسهيلات الأخرى. يجوز للناقلات المعينة أن توفر خدمات النقل السطحية بنفسها أو أن توفرها عن طريق ترتيبات مع مقدمي خدمات الشحن السطحي ويشمل ذلك النقل السطحي الذي تقدمه ناقلات جوية أخرى ومقدمي خدمات الشحن الجوي غير المباشرين. يجوز تقديم هذا النقل متعدد الوسائط بسعر موحد شامل للنقل الجوي والسطحي بشرط ألا يضل

- الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بمثل هذا النوع من الشحن.
7. فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي العالمي، يسمح للناقلات المعنية أن تعرض خدمات ركاب تحت اسمها بترتيبات تعاونية مع مقدمي خدمات النقل السطحي التي تحمل التصديقات اللازمة لتقديم مثل هذه الخدمات من وإلى نقاط في اقليمي الطرفين وفيما وراء. لا يخضع مقدمو خدمات النقل السطحي للقوانين واللوائح التي تحكم النقل الجوي بسبب أن النقل السطحي تعرضه ناقلة جوية تحت اسمها. يجوز تقديم هذا النقل متعدد الوسائط بسعر موحد شامل النقل الجوي والسطحي بشرط ألا يضل الركاب فيما يختص بالحقائق المتعلقة بمثل هذا النوع من الخدمات الجوية. يترك الخيار لمقدمي خدمات النقل السطحي الدخول في الترتيبات التعاونية المشار إليها أعلاه. عند تحديد خياراتهم، يضع مقدمو خدمات النقل السطحي، بالإضافة إلى اعتبارات أخرى، مصالح المستهلكين والاعتبارات الفنية والاقتصادية، اعتبارات السعة.
8. تتم كافة الأنشطة المذكورة في هذه المادة وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

#### المادة 14 - تحويل الإيرادات

- 1- يمنح كل طرف مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المحصلة على هذه الإيرادات (ويشمل ذلك الفوائد على فائض الإيرادات في انتظار التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف السارية المفعول وقت إيداع هذه الإيرادات للتحويل وفقاً لقوانين النقد الأجنبي في إقليم الطرف الذي تم فيه تحقيق الفائض. تتم هذه التحويلات على أساس سعر الصرف الرسمي أو إذا لم يكن هناك سعر صرف رسمي تتم هذه التحويلات على أساس أسعار الصرف في السوق لتحويلات الجارية.
- 2- إذا فرض طرف قيوداً على تحويلات فائض الإيرادات عن المصروفات التي تحققها مؤسسة/مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجوز لذلك الطرف فرض قيود مماثلة على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الأول.
- 3- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

## المادة 15 - الإخطار بجدول الرحلات

قبل افتتاح الخدمات الجوية تخطر مؤسسات النقل الجوي المعنية لدى كل طرف سلطات الطيران المدني لدى الطرف الآخر بجدول رحلاتها، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع وفترة صلاحية الجدول. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.

## المادة - 16 التعريفات

1- يسمح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد التعريفات التي يتقاضاها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين مؤسسات النقل الجوي المعنية باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.

2- يجوز لكل طرف أن يطلب قبل تدشين الرحلات أن تسجل لدى سلطات الطيران التابعة له التعرفة التي تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعنية بواسطة الطرفين من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (30) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعريفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف.

3- لا يحق لأي من الطرفين، باستثناء ما تنص عليه خلافاً لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعريفات المقترحة تقاضيها أو التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي من الطرفين للنقل الجوي العالمي.

4- يجوز للطرفين التدخل في أي وقت ويكون ذلك مقتصرًا على:

أ. منع التعرفة التي تعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضرراً للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛

ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعنية من الأسعار المنخفضة المصطنعة.

- 5- عندما يعتقد أحد الطرفين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة (4) من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضي، يبذل كل طرف أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك.
- 6- التعرفة التي يتم تقاضيها بواسطة الناقلات المعنية بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة للنقل كلية داخل الإتحاد الأوروبي تخضع لقوانين الإتحاد الأوروبي.
- 7- دون المساس بأحكام الفقرة (6) من هذه المادة. يسمح للناقلات المعنية من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تقاضى نفس التعريفات التي تتقاضاها الناقلات الأخرى للنقل داخل الإتحاد الأوروبي.

### المادة 17 - تبادل المعلومات

- 1- على سلطات الطيران المدني لدى الطرفين وعند الطلب لتقديم معلومات بأسرع ما يمكن التي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.
- 2- على سلطات الطيران التابعة لكل طرف أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذلك الطرف الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

### المادة 18 - المشاورات

- 1- تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية إذا

اقتضى الأمر ذلك.

2- مع مراعاة المواد 4 و 10 و 12 يجب أن تبدأ تلك المشاورات، والتي يمكن أن تكون شفاهة أو كتابة، في غضون (45) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك.

### المادة 19 - تسوية النزاعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب على الطرفين أولاً محاولة تسويته بالتفاوض.

2- إذا لم يصل الطرفان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه.

3- إذا لم يتفق الطرفان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (3) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- يعين كل طرف محكماً واحداً له خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلّم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة الثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة (30) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين ، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين أو المقيمين الدائمين لديه.

4- باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين ، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد مكان عقد مداولاتها وحدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فترته أقصاها 30 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

- 5- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال 45 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال 60 يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال 30 يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.
- 6- يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال 30 يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال 30 يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.
- 7- يجوز للطرفين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال 15 يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال 15 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- 8- يلتزم الطرفان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.
- 9- مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف نفقات المحكم وحصّة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة 3(ب) من هذه المادة.
- 10- في حال عدم التزام أي من الطرفين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (8) من هذه الاتفاقية، يجوز للطرف الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف غير الملتزم.

### المادة 20 - التعديلات

- 1- إذا رغب أي من الطرفين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، يجوز له في أي وقت أن يطلب من الطرف الآخر إجراء مشاورات. تجرى هذه المشاورات خلال خمس وأربعين (45) يوماً من تاريخ استلام الطرف الآخر لذلك الطب المكتوب.
- 2- تصبح هذه التعديلات سارية المفعول وفقاً لما تنص عليه المادة 24 من هذه الاتفاقية.

### المادة 21 - تسجيل الاتفاقية

يقدم الطرفان هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها لديها.

## المادة 22 - مدة السريان وإنهاء الاتفاقية

- 1- تظل هذه الاتفاقية سارية المفعول إلى أجل غير مسمى.
- 2- يجوز لأي من الطرفين في أي وقت أن يخطر الطرف الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهراً بعد تاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.
- 3- وإذا لم يقر الطرف الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

## المادة 23 - دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام آخر إخطار، عبر القنوات الدبلوماسية، تؤكد أن كل الإجراءات الداخلية المطلوبة لهذا الغرض قد استوفيت.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية المحررة على نسختين أصليتين باللغة العربية والبرتغالية والإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويعتمد النص الإنجليزي في حالة وجود أي اختلاف حول التفسير.

تم تحريرها في مدينة لشبونة في هذا اليوم 27 من شهر يوليو عام 2015.

عن جمهورية البرتغال

عن دولة الإمارات العربية المتحدة



## الملحق 1

### جدول الطرق

#### القسم 1:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة تشغيلها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في جمهورية البرتغال	أي نقاط

#### القسم 2:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية البرتغال تشغيلها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية البرتغال.	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

### تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

1- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين في كل أو بعض الرحلات التي تشغلها أن تلغى المرور عبر النقاط المتوسطة أو فيما وراء المذكورة أعلاه بشرط أن تبدأ الرحلات وتنتهي في إقليم الطرف الذي عينها وذلك باستعمال طائرات مملوكة أو مؤجرة (بطاقم أو بدون طاقم).

2- تمارس مؤسسات النقل الجوي المعين حقوق النقل بالحرية الخامسة على الطرق التالية:  
أ. بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية البرتغال، من نقاط داخل البرتغال عبر أي نقاط متوسطة إلى نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة؛  
ب. بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة، من نقاط داخل دولة الإمارات العربية المتحدة عبر أي نقاط داخل أوروبا إلى أي نقاط داخل البرتغال.

## الملحق 2

### الدول الأخرى المشار إليها في المادتين 3 و 4 من هذه الاتفاقية

- أ. جمهورية أيسلندا (بموجب الاتفاقية الاقتصادية لمنطقة أوروبا)
- ب. إمارة ليختنشتاين (بموجب الاتفاقية الاقتصادية لمنطقة أوروبا)
- ج. مملكة النرويج (بموجب الاتفاقية الاقتصادية لمنطقة أوروبا)
- د. الإتحاد السويسري (بموجب اتفاقية النقل الجوي الموقعة بين الإتحاد الأوروبي والإتحاد السويسري)