ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

A REPÚBLICA PORTUGUESA

E

OS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

Índice dos Artigos

PREÂMBULO
ARTIGO 1.º - DEFINIÇÕES
ARTIGO 2.º - CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO
ARTIGO 3.º - DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO
ARTIGO 4.º - RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO
ARTIGO 5.º - PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS
ARTIGO 6.º - DIREITOS ALFANDEGÁRIOS E OUTROS ENCARGOS
ARTIGO 7.º - APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO NACIONAL E REGULAMENTAÇÃO
ARTIGO 8.º - TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO
ARTIGO 9.º - CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDADE E DE COMPETÊNCIA
ARTIGO 10.º - SEGURANÇA AÉREA
ARTIGO 11.º - TAXAS DE UTILIZAÇÃO
ARTIGO 12.º - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
ARTIGO 13.º - ATIVIDADES COMERCIAIS
ARTIGO 14.º - TRANSFERÊNCIA DE FUNDOS
ARTIGO 15.º - NOTIFICAÇÃO DE PROGRAMAS
ARTIGO 16.º - TARIFAS
ARTIGO 17.º - TROCA DE INFORMAÇÕES
ARTIGO 18.º - CONSULTAS
ARTIGO 19.º - RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS
ARTIGO 20.º - REVISÃO
ARTIGO 21.º - REGISTO
ARTIGO 22.º - DURAÇÃO E DENÚNCIA
ARTIGO 23.º - ENTRADA EM VIGOR

PREÂMBULO

A REPÚBLICA PORTUGUESA e os EMIRADOS ÁRABES UNIDOS (doravante designados por Partes);

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

Desejando concluir um Acordo com o objetivo de estabelecer e operar Serviços Aéreos entre e para além dos seus territórios;

Considerando a importância do transporte aéreo como uma forma de criar e promover a amizade, a compreensão e a cooperação entre os povos dos dois países;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades do transporte aéreo internacional;

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º
DEFINIÇÕES

1. Para efeitos do presente Acordo, a menos que as circunstâncias o exijam de outro modo, a expressão:

a) "Autoridade Aeronáutica" significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil; e no caso dos Emirados Árabes Unidos (EAU), a Autoridade Geral da Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar qualquer função relacionada com o presente Acordo;

b) "Serviços Acordados" significa Serviços Aéreos Regulares Internacionais entre os respetivos territórios da República Portuguesa e dos Emirados Árabes Unidos (EAU) nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, bagagem e carga, separadamente ou em qualquer combinação;

c) "Acordo" significa o presente Acordo, seus Anexos em aplicação, e qualquer emenda ao Acordo ou aos seus Anexos;

d) "Serviço Aéreo", "Empresa de Transporte Aéreo", "Serviço Aéreo Internacional", e "escala para fins não comerciais" têm os significados que lhes são atribuídos respetivamente no Artigo 96º da Convenção;

e) "Anexo 1" inclui o quadro de rotas apenso ao presente Acordo e todas as cláusulas ou notas constantes desse Anexo 1 e qualquer modificação nele feita em conformidade com as disposições do Artigo 20º do presente Acordo;

f) "Convenção" significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui: (i) qualquer emenda à Convenção ao abrigo do Artigo 94.º (a) da referida Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e (ii) qualquer anexo ou emenda adotados ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção, na medida em que esses anexos ou emendas se encontrem em vigor para ambas as Partes;

g) "Empresas designadas" significa qualquer empresa ou empresas de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;

h) "Tarifas" 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;

i) "Território" relativamente a um Estado tem o significado definido no Artigo 2.º da Convenção;

j) "Tráfego" significa o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio;

k) "Taxas de Utilização" significa taxas impostas às transportadoras aéreas pelas autoridades competentes ou por elas permitido que se imponham pela utilização de infra-estruturas aeroportuárias, instalações associadas e/ou de serviços de navegação aérea, incluindo serviços relacionados e facilidades relativas às aeronaves, às suas tripulações, passageiros, bagagem, carga e correio;

l) "Estados-Membros" significa qualquer Estado-Membro da União Europeia;

2. Os Anexos ao presente Acordo são considerados parte integrante do mesmo.

3. Ao implementar o presente Acordo, as Partes atuarão em conformidade com as disposições da Convenção desde que tais disposições sejam aplicáveis aos Serviços Aéreos Internacionais.

ARTIGO 2.º
CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo de modo a permitir que as suas empresas designadas se estabeleçam e operem os Serviços Acordados.

2. As empresas designadas de cada Parte usufruirão dos seguintes direitos:

a) O direito de sobrevoar o Território da outra Parte sem aterrar;

b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no Território da outra Parte, e

c) O direito de fazer escalas no Território da outra Parte, com o fim de embarcar e/ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, no âmbito da operação dos Serviços Acordados.

3. Adicionalmente, a(s) empresa(s) de cada Parte, para além das empresas designadas ao abrigo do Artigo 3.º, usufruirão dos direitos especificados no parágrafo 2(a) e 2(b) do presente Artigo.

4. Nenhuma disposição deste Artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de qualquer das Partes 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 dessa outra Parte.

5. Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a Empresa Designada de uma Parte não puder operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos temporários das rotas, conforme mutuamente decidido pelas Partes.

6. As Empresas Designadas terão o direito de usufruir de todas as pistas, aeroportos e outras facilidades providenciadas pelas Partes numa base não-discriminatória.

ARTIGO 3.º
DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

1. Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os Serviços Acordados e de retirar ou alterar a designação de qualquer dessas empresas ou de substituir uma empresa de transporte aéreo por outra previamente designada. A referida designação poderá especificar o âmbito da autorização concedida a cada empresa de transporte aéreo relativamente à operação dos Serviços Acordados. As designações e quaisquer alterações às mesmas deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida esta notificação, substituição ou alteração à mesma, bem como a apresentação dos programas da Empresa Designada, no formato estabelecido, a outra Parte deverá, sujeito às disposições dos parágrafos (3) e (4) do presente Artigo, conceder, sem demora, à(s) empresa(s) designada(s), a competente autorização de exploração.

3. Uma Parte poderá exigir que uma empresa designada pela outra Parte a satisfaça, ou seja, que se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente e razoavelmente aplicável às operações dos Serviços

Aéreos Internacionais, por tal autoridade em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte concederá as autorizações de exploração referidas no parágrafo (2) do presente Artigo, desde que:

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

i) se encontre estabelecida no Território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e disponha de uma Licença de Exploração concedida por um Estado-Membro em conformidade com o direito da União Europeia; e

ii) o controlo regulamentar efetivo da empresa seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

iii) a empresa tenha o seu principal local de negócios no Território do Estado-Membro do qual recebeu a Licença de Exploração válida; e

iv) a empresa seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros, e/ou pelos Estados enumerados no Anexo 2 do presente Acordo e/ou por nacionais desses outros Estados.

b) No caso de uma empresa designada pelos EAU:

i) se encontre estabelecida no Território dos EAU e se encontre licenciada em conformidade com o direito aplicável dos EAU; e

ii) o controlo regulamentar efetivo da empresa seja exercido e mantido pelos EAU.

c) A empresa se encontre em conformidade com as disposições estabelecidas no Artigo 10.º ("Segurança Aérea") e no Artigo 12.º ("Segurança da Aviação Civil").

5. Quando uma empresa tenha sido assim designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento as operações do Serviços Acordados na totalidade ou em parte, desde que o programa se encontre estabelecido em conformidade com o Artigo 15.º do presente Acordo relativamente a tais serviços.

ARTIGO 4.º
RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO

1. Cada uma das Partes terá o direito de recusar, 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, de forma temporária ou permanente, o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias:

a) No caso dessa empresa deixar de cumprir a legislação normalmente e razoavelmente aplicável pela Parte que concedeu esses direitos, em conformidade com a Convenção; ou

b) No caso da empresa deixar de operar, em conformidade com as condições estabelecidas no presente Acordo; ou

c) 1. No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

i) não se encontrar estabelecida no Território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não seja detentora de uma Licença de Exploração válida

concedida por um Estado-Membro, em conformidade com o direito da União Europeia; ou

ii) o controlo regulamentar efetivo da empresa não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) a empresa não tenha o seu principal local de negócios no Território do Estado-Membro do qual recebeu a Licença de Exploração válida; ou

iv) a empresa não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros, e/ou por outros Estados enumerados no Anexo 2 ao presente Acordo e/ou por nacionais desses outros Estados; ou

v) a empresa seja detentora de um Certificado de Operador Aéreo emitido por outro Estado-Membro e possa ser demonstrado que, ao exercer os direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo numa rota que inclua um ponto nesse outro Estado-Membro, incluindo a exploração de um serviço comercializado como serviço direto ou que de outra forma constitua um serviço direto, a empresa está efetivamente a contornar as restrições aos direitos de tráfego impostos por um acordo bilateral de serviços aéreos entre os EAU e esse outro Estado-Membro; ou

vi) a empresa seja detentora de um Certificado de Operador Aéreo emitido por um Estado-Membro e não exista um acordo bilateral de serviços aéreos entre os EAU e esse Estado-Membro e possa ser demonstrado que os direitos de tráfego necessários para realizar a operação proposta não são recíprocamente oferecidos à(s) empresa(s) designada(s) pelos EAU.

2. No caso de uma empresa designada pelos EAU:

i) não se encontre estabelecida no Território dos EAU ou não se encontre licenciada em conformidade com o direito aplicável dos EAU; ou

ii) o controlo regulamentar efetivo da empresa não seja exercido e não seja mantido pelos EAU; ou

iii) a empresa tenha uma participação maioritária e seja controlada por nacionais de um Estado que não os EAU e possa ser demonstrado que, ao exercer os direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo numa rota que inclui um ponto nesse outro Estado, incluindo a exploração de um serviço comercializado como serviço direto ou que de outro forma constitua um serviço direto, a empresa está efetivamente a contornar as restrições aos direitos de tráfego impostas por um acordo bilateral de serviços aéreos entre a República Portuguesa e esse outro Estado; ou

iv) a empresa tenha uma participação maioritária e seja controlada por nacionais de um Estado que não os EAU e não exista um acordo bilateral de serviços aéreos entre a República Portuguesa e esse outro Estado e possa ser demonstrado que os direitos de tráfego necessários para realizar a operação proposta não são recíprocamente oferecidos à(s) empresa(s) designada(s) pela República Portuguesa.

No exercício do direito que lhe é concedido ao abrigo do presente parágrafo, e sem prejuízo dos direitos que lhe são conferidos pelo parágrafo c) 1.v) e vi) do presente Artigo, os EAU não devem estabelecer discriminações entre as empresas da União Europeia com base na nacionalidade.

d) em conformidade com o parágrafo (6) do Artigo 10.º e o parágrafo (10) do Artigo 12.º do presente Acordo;

e) no caso da outra Parte deixar de tomar as medidas apropriadas no sentido de reforçar a segurança aérea em conformidade com o parágrafo (2) do Artigo 10.º do presente Acordo; ou

f) nos casos em que a outra Parte deixe de cumprir com qualquer decisão ou entendimento que resulte da aplicação do Artigo 19.º do presente Acordo.

2. Salvo se a imediata recusa, revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número (1) deste artigo forem necessárias para evitar novas infrações à legislação em vigor ou à regulamentação, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte, conforme disposto no Artigo 18.º

3. No caso de uma Parte tomar uma ação ao abrigo deste Artigo, os direitos da outra Parte ao abrigo do Artigo 19.º não serão prejudicados.

ARTIGO 5.º
PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

1. Cada Parte permitirá reciprocamente que as empresas designadas das duas Partes concorram livremente na oferta do transporte aéreo internacional regido pelo presente Acordo.

2. Cada Parte tomará as medidas apropriadas, no âmbito da sua jurisdição, com vista a eliminar todas as formas de discriminação e práticas anti-concorrenciais ou predatórias no exercício dos direitos e permissões estabelecidos no presente Acordo.

3. Não haverá restrição à capacidade e ao número de frequências e/ou tipos de aeronaves a serem operadas pelas empresas designadas de ambas as Partes em qualquer tipo de serviço (passageiros, carga, separadamente ou em combinação). A cada empresa designada será permitido determinar a frequência, a capacidade a oferecer nos Serviços Acordados.

4. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, as frequências, a regularidade do serviço ou o(s) tipo(s) de aeronave(s) operados pelas empresas designadas da outra Parte, exceto nos casos em que possa ser exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais ao abrigo de condições uniformes, consistente com o Artigo 15.º da Convenção.

5. Nenhuma Parte imporá às empresas designadas da outra Parte o requisito de primeira recusa, *uplift ratio*, emolumentos de não objeção ou qualquer outra exigência relativamente à capacidade, às frequências ou ao tráfego que não sejam conformes com os objetivos do presente Acordo.

ARTIGO 6.º
DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

1. Cada Parte isenta as empresas designadas da outra Parte de restrições de importação, direitos aduaneiros, impostos diretos ou indiretos, emolumentos de inspeção e de todos os outros direitos e taxas nacionais e/ou locais relativamente às aeronaves bem como o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, equipamento de manutenção, instrumentos de aeronaves, consumíveis técnicos, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de refeições, provisões de bordo incluindo, mas não limitado a itens como talheres, alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou consumo dos passageiros durante o voo e outros itens destinados a ser utilizados apenas em conexão com a operação ou com a manutenção da aeronave utilizada por essa empresa designada que opera os Serviços Acordados, bem como *stock* de bilhetes impressos, cartas de porte, qualquer material impresso em que figure a insígnia da empresa designada e publicidade usual e materiais promocionais distribuídos gratuitamente por essa empresa designada. A isenção acima referida será também aplicável aos uniformes do seu pessoal, computadores e impressoras de bilhetes, dentro de limites razoáveis, utilizados pela empresa designada de uma Parte desde que sejam temporariamente

importados no Território da outra Parte e reexportados num período máximo de 24 meses.

2. As isenções concedidas ao abrigo deste Artigo aplicam-se aos itens referidos no parágrafo (1) do presente Artigo, os quais:

a) tenham sido introduzidos no Território de uma Parte por ou em nome de uma empresa designada da outra Parte;
b) permaneçam a bordo da aeronave de uma empresa designada de uma Parte desde a chegada e até à saída do Território da outra Parte e/ou consumidos durante o voo sobre esse Território;
c) sejam embarcados a bordo da aeronave da empresa designada de uma Parte no Território da outra Parte e destinados a serem utilizados na operação dos Serviços Acordados;

independentemente desses itens serem ou não utilizados ou consumidos no todo ou em parte no Território da Parte que concedeu a isenção, desde que esses itens não sejam alienados no Território da referida Parte.

3. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos, provisões e abastecimentos normalmente existentes a bordo das aeronaves utilizadas pela empresa designada de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no Território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras dessa outra Parte. Nesse caso, esse equipamento e tais itens usufruirão das isenções estabelecidas no parágrafo (1) deste Artigo desde que possam 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.

4. As isenções previstas neste Artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra(s) empresa(s) para o empréstimo ou transferência, no Território da outra Parte, do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo (1) deste Artigo,

desde que essa outra empresa beneficie igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

5. Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base de não-discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu Território para utilização numa aeronave de uma transportadora aérea designada dos EAU que opere entre pontos situados no território da República Portuguesa e outro ponto situado nesse Território ou no Território de outro Estado-Membro. Nesse caso, os EAU terão o direito similar de, de modo recíproco e não discriminatório, impor impostos, taxas, direitos, custas ou encargos semelhantes sobre o combustível fornecido no seu Território.

ARTIGO 7.º
APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO NACIONAL E REGULAMENTAÇÃO

1. A legislação, regulamentação 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 operadas pela(s) transportadora(s) aéreas(s) da outra Parte sem distinção relativamente à nacionalidade tal como são aplicáveis às suas próprias aeronaves, e serão cumpridos por tais aeronaves tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2. A legislação, regulamentação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu Território de passageiros, bagagem, tripulações e carga transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas, saúde, quarentena e medidas sanitárias, ou no caso do correio, a legislação e regulamentação postal, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, dos

titulares da bagagem, tripulações e carga à entrada e saída e enquanto em permanência no território dessa Parte.

3. Na aplicação da legislação e regulamentação prevista no presente Artigo, nenhuma Parte poderá dar qualquer preferência às suas próprias ou a qualquer outra empresa(s) em detrimento da(s) empresa(s) designada(s) da outra Parte.

ARTIGO 8.º
TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

Os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito direto 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, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de violência, pirataria aérea e a medidas de controlo de narcóticos. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, impostos especiais sobre o consumo e de outros impostos similares nacionais e/ou locais.

ARTIGO 9.º
CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE E DE COMPETÊNCIA

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados de acordo com as leis e regulamentos de uma Parte, incluindo no caso da República Portuguesa as leis e regulamentos da União Europeia em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos Serviços Acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção.

2. 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 aos seus nacionais pela outra Parte.

3. Se os privilégios ou condições das licenças ou dos certificados emitidos ou validados por uma Parte permitirem uma diferença dos padrões estabelecidos ao abrigo da Convenção, mesmo que essa diferença tenha ou não sido registada junto da Organização da Aviação Civil Internacional, a Autoridade Aeronáutica da outra Parte poderá, sem prejuízo dos direitos da primeira Parte ao abrigo do Artigo 10.º(2), solicitar consultas à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, em conformidade com o Artigo 18.º, por forma a concluírem que a prática em questão é para eles aceitável. Não havendo um acordo satisfatório tal constituirá fundamento para a aplicação do Artigo 4.º(1) do presente Acordo.

ARTIGO 10.º
SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adoção, 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 trinta (30) dias após o referido pedido.

2. Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente 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 ações consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. 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(1) do presente Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações mencionadas no Artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave de uma empresa designada de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o Território da outra Parte pode, enquanto permanecer no Território da outra Parte, ser objeto de uma inspeção realizada por representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (adiante mencionado como "inspeções de placa"), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4. Se, na sequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa surgirem:

a) Sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos, naquela altura, pela Convenção; ou

b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos, naquela altura, pela Convenção;

a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos em que acenta a emissão ou validação dos certificados ou das licenças 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 inspeção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do parágrafo (3) deste Artigo, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no parágrafo (4) deste Artigo e de tirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

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

7. Qualquer ação tomada por uma Parte de acordo com os parágrafos (2) ou (6) deste Artigo, será interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

8. Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo regulamentar seja exercido e mantido por outro Estado Membro, os direitos dos EAU previstos neste artigo aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado Membro, e no que respeita à autorização de exploração dessa empresa.

ARTIGO 11.º
TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. Cada Parte deverá assegurar que as Taxas de Utilização impostas ou que seja permitido impor, pelas entidades competentes pela cobrança às empresas designadas da outra Parte, pela utilização de aeroportos e de outras facilidades de aviação, sejam justas e razoáveis. Estas taxas deverão ser baseadas em sãos princípios económicos e não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas de cada uma das Partes que explorem serviços internacionais similares.

2. Nenhuma das Partes deverá dar preferência à(s) sua(s) própria(s) ou a qualquer outra transportadora aérea que opere Serviços Aéreos Internacionais similares e não deverá impor ou permitir que sejam impostas à(s) empresa(s) designada(s) da outra

Parte, Taxas de Utilização mais elevadas do que aquelas impostas à(s) sua própria(s) empresa(s) designada(s) que operam Serviços Aéreos Internacionais similares utilizando aeronaves semelhantes e instalações e serviços associados.

3. Cada Parte deverá incentivar a realização de consultas entre as suas entidades competentes pela cobrança e as empresas designadas que utilizem os serviços e as instalações. Deverá ser dada, sempre que possível, informação razoável a esses utilizadores de qualquer proposta de alterações às Taxas de Utilização juntamente com informação e elementos de suporte, no sentido de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes das referidas taxas serem revistas.

ARTIGO 12.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 atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, atuar em conformidade com as disposições da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de Setembro de 1971, e do seu Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional Suplementar à Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos

para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de Março de 1991, e qualquer outro acordo regendo a segurança da aviação civil vinculativo para ambas as Partes.

3. As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos 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. Nas suas relações mútuas as Partes atuarão 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.

5. Adicionalmente, as Partes exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas nos seus Territórios ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua sede ou nele se encontrem estabelecidos, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território sob os Tratados UE e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e os operadores de aeroportos situados no seu Território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação tal como são aplicáveis às Partes.

6. Cada Parte aceita que os seus operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no parágrafo (4) supra, incluindo no caso da República Portuguesa o direito da União Europeia, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no Território dessa outra Parte.

7. Cada Parte assegurará a aplicação efetiva, dentro do seu Território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações,

bagagem de mão, e para conduzir controlos de segurança adequados sobre a bagagem, carga e provisões de bordo, antes do embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.

8. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos 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 adotando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente, com risco mínimo à vida humana.

9. Cada Parte adotará tais medidas desde que as considere praticáveis para assegurar que uma aeronave da outra Parte sujeita a um ato de captura ilícita ou de interferência ilícita que se encontre no solo do seu Território fique aí detida a menos que a sua partida seja necessária em virtude do mais alto dever de proteger as vidas dos seus passageiros e tripulação.

10. Se uma Parte possuir razões fundamentadas para considerar que a outra Parte não aplica as disposições do presente Artigo, a Autoridade Aeronáutica da primeira Parte pode solicitar de imediato consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte. No caso de não alcançarem um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a partir da data desse pedido, tal constituirá fundamento para a aplicação do parágrafo (1) do Artigo 4.º do presente Acordo. Quando exigido por uma emergência, uma Parte pode tomar medidas *ínterim* ao abrigo do parágrafo (1) do Artigo 4.º previamente à expiração do prazo de quinze (15) dias. Qualquer ação tomada em conformidade com este parágrafo será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte com as disposições deste Artigo.

ARTIGO 13.º
ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de estabelecer no Território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes assim como outros produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo.

2. As empresas designadas de cada Parte poderão estabelecer e manter no Território da outra Parte o seu pessoal executivo, comercial, operacional, vendedor, técnico, e outro pessoal e representantes que possam precisar relacionados com a exploração do transporte aéreo.

3. Essas exigências de representantes e pessoal, mencionados no parágrafo 2 deste Artigo, podem, à escolha da empresa designada, ser satisfeitas pelo seu próprio pessoal de qualquer nacionalidade ou utilizando os serviços de qualquer outra transportadora aérea, organização ou companhia operando no Território da outra Parte e autorizada a preconizar tais serviços no Território dessa outra Parte.

4. As empresas designadas de cada Parte podem, proceder no Território da outra Parte, seja diretamente ou à sua escolha, através de agentes, à venda de transporte aéreo e dos seus produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo. Para este efeito, as empresas designadas terão o direito de usar os seus próprios documentos de transporte. A empresa designada de cada Parte terá o direito de vender, e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte e os seus produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis.

5. As empresas designadas de uma Parte terão o direito de pagar as despesas locais no Território da outra Parte em moeda local ou em quaisquer outras moedas livremente convertíveis desde que seja em conformidade com os regulamentos locais em matéria cambial.

6. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, às empresas designadas e aos prestadores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga de ambas as Partes será permitido, sem restrição, utilizar qualquer serviço de transporte de superfície de carga aérea destinado ou à partida de pontos nos Territórios das Partes ou em países terceiros incluindo transporte com destino ou à partida de todos os aeroportos com instalações aduaneiras, e incluindo, se aplicável, o direito de transportar carga aérea sob retenção alfandegária, ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis. Essa carga aérea, deslocada por superfície ou pela via aérea, terá acesso às alfândegas aeroportuárias e instalações de processamento. As empresas designadas poderão eleger preconizar o seu próprio transporte de superfície ou disponibilizar através de arranjos comerciais com outras transportadoras de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras transportadoras aéreas ou prestadores indiretos de serviços de transporte de carga aérea. Esses serviços de carga intermodais poderão ser oferecidos por um único preço direto para o transporte combinado de superfície e aéreo, desde que os expedidores da carga não sejam iludidos quanto aos factos relacionados com esse transporte.

7. Em conexão com o transporte aéreo internacional, às empresas designadas de cada Parte será permitido oferecer serviços de passageiros em seu próprio nome, através de arranjos de cooperação com prestadores de serviços de transporte de superfície detendo os direitos apropriados para oferecer tal transporte de superfície destinado e à partida de quaisquer pontos nos Territórios das Partes e além. Os prestadores de serviços de transporte de superfície não ficarão sujeitos às leis e regulamentos que regem o transporte aéreo unicamente se esse serviço de transporte de superfície for oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Esses serviços intermodais poderão ser oferecidos por um único preço direto para o transporte combinado de superfície e aéreo, desde que os passageiros não sejam iludidos quanto aos factos relacionados com esse transporte. Os prestadores de serviços de transporte de superfície poderão decidir, de livre arbítrio, se encetarão os arranjos de cooperação acima referidos. Ao decidirem sobre qualquer arranjo

particular, os prestadores de serviços de transporte de superfície poderão considerar, entre outros, o interesse do consumidor e os constrangimentos ao nível técnico, económico, de espaço ou de capacidade.

8. Todas as atividades acima referidas neste Artigo deverão ser executadas em conformidade com as leis e regulamentos em vigor aplicáveis no Território da outra Parte.

ARTIGO 14.º
TRANSFERÊNCIA DE FUNDOS

1. Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte o direito de livre transferência, dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas por essas empresas no seu Território e relacionadas com a venda do transporte aéreo, a venda de outros produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo bem como os juros resultantes dos rendimentos comerciais (incluindo juros auferidos com depósitos que aguardam transferência). Essas transferências serão efetuadas em qualquer moeda convertível, à taxa de câmbio em vigor no momento em que tais rendimentos forem apresentados para conversão e remissão, em conformidade com os regulamentos sobre câmbio estrangeiro da Parte, para o Território da qual o rendimento resultou. Essa transferência será efetuada com base na taxa de câmbio oficial ou quando não exista qualquer taxa de câmbio oficial, essas transferências serão efetuadas com base nas taxas de mercado em matéria de câmbio estrangeiro que prevaleçam para pagamentos correntes.

2. No caso de uma Parte impor restrições à transferência dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas pelas empresas designadas da outra Parte, esta última terá o direito de impor restrições recíprocas às empresas designadas da primeira Parte.

3. No caso de haver um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou no caso de haver um acordo especial regendo a transferência de lucros entre as duas Partes, esse acordo prevalecerá.

ARTIGO 15.º
NOTIFICAÇÃO DE PROGRAMAS DE EXPLORAÇÃO

Previamente à inauguração dos seus serviços, o horário dos serviços acordados, especificando a frequência, o tipo de aeronave, e o período de validade, serão notificados pela empresa designada de uma Parte às autoridades aeronáuticas da outra Parte. Este requisito aplicar-se-á igualmente a qualquer modificação ao referido horário.

ARTIGO 16.º
TARIFAS

1. Cada Parte permitirá que as Tarifas sejam estabelecidas por cada empresa designada com base nas suas considerações comerciais de mercado. Nenhuma Parte exigirá às empresas designadas que consultem outras transportadoras aéreas sobre as Tarifas que aplicam ou propõem aplicar.

2. Cada Parte poderá exigir, junto das respetivas Autoridades Aeronáuticas, a submissão prévia dos preços a aplicar com destino a ou à partida do seu Território pelas empresas designadas das duas Partes. Essa submissão por ou em nome das empresas designadas, poderá ser exigida num período não superior a 30 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, a submissão poderá ser permitida num período inferior ao normalmente exigido. Se uma Parte permitir que uma transportadora aérea submeta um preço num período inferior, o

preço entrará em vigor na data proposta para o tráfego originário no Território dessa Parte.

3. Exceto se disposto de outro modo neste Artigo, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a inauguração ou a continuação de um preço proposto para aplicação ou aplicado por uma empresa designada de qualquer das Partes para o transporte aéreo internacional.

4. A intervenção das Partes ficará limitada à:

a) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anti-concorrencial que terá ou aparenta ter ou pretende ter o efeito de enfraquecer um concorrente ou de excluir um concorrente da rota.

b) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante; e

c) Proteção das empresas designadas face a preços artificialmente baixos.

5. Se uma Parte considerar que um preço proposto, para aplicação por uma empresa designada da outra Parte para o transporte aéreo internacional, é inconsistente com as considerações estabelecidas no parágrafo (4) deste Artigo, deverá solicitar consultas e notificar a outra Parte sobre as razões da sua insatisfação o mais brevemente possível. Estas consultas terão lugar o mais tardar 30 dias após a receção do pedido, e as Partes deverão cooperar no sentido de garantir a informação necessária com vista à resolução fundamentada do assunto. Se as Partes chegarem a um acordo relativamente a um preço sobre o qual tenha sido transmitida uma nota de insatisfação, cada Parte deverá usar os seus melhores esforços para que esse acordo entre em vigor. Sem esse acordo mútuo em contrário, o preço previamente existente continuará em vigor.

6. As Tarifas a aplicar pela(s) empresa(s) designada(s) dos EAU ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia ficarão submetidas ao Direito da União Europeia.

7. Não obstante as disposições do parágrafo 6 deste Artigo, à(s) empresa(s) designada(s) pelos EAU será permitido igualar os preços existentes aplicados pelas outras transportadoras aéreas ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia.

ARTIGO 17.º
TROCA DE INFORMAÇÃO

1. As Autoridades Aeronáuticas das duas Partes, a pedido, fornecerão informação, o mais rápido possível, sobre as atuais autorizações extensíveis às respetivas empresas designadas para a oferta de serviços com destino a, através, e à partida do Território da outra Parte. Esta informação incluirá cópias dos atuais certificados e autorizações para os serviços nas rotas propostas, juntamente com as emendas ou ordens de isenção.

2. As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes deverão fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a seu pedido, tais informações periódicas ou outras declarações de estatísticas de tráfego embarcado ou desembarcado no Território dessa outra Parte tal como razoavelmente solicitado.

ARTIGO 18.º
CONSULTAS

1. Num espírito de estreita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas das Partes consultar-se-ão mutuamente de tempos a tempos no sentido de assegurar a

implementação e cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, e ambas as Partes poderão, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, a interpretação, a aplicação ou a revisão do presente Acordo.

2. Sujeito ao disposto nos Artigos 4.º, 10.º e 12.º, tais consultas, que poderão ser feitas através de discussão ou correspondência, deverão ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de receção do pedido apresentado, a menos que acordado de outro modo por ambas as Partes.

ARTIGO 19.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 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 pessoa ou entidade para mediação.

3. Se as Partes não acordarem na mediação, ou se uma solução não for encontrada por via da negociação, o diferendo deverá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três (3) árbitros, o qual será constituído da seguinte forma:

a) Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data do pedido de arbítrio. O nacional de um terceiro Estado, que atuará como Presidente do tribunal, será nomeado como o terceiro árbitro pelos dois árbitros nomeados, num período de 60 dias a contar da data de nomeação do segundo;

b) Se dentro período acima especificado não tiver sido feita qualquer nomeação, qualquer das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que faça a necessária nomeação no prazo de 30 dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade que uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo em funções que não seja desqualificado com base nesse mesmo fundamento, fará a nomeação. Nesse caso, o árbitro ou os árbitros nomeados pelo referido Presidente ou pelo Vice-Presidente, conforme o caso, não poderão ser nacionais ou residentes permanentes dos Estados Partes do presente Acordo.

4. Exceto se doravante previsto neste Artigo ou se acordado de outro modo pelas Partes, o tribunal determinará o local onde os procedimentos terão lugar e os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo. O tribunal estabelecerá o seu próprio procedimento. Uma conferência visando determinar os itens específicos para serem arbitrados deverá ter lugar num período não inferior a 30 dias após o tribunal ter sido plenamente constituído.

5. Exceto se acordado de outro modo pelas Partes ou prescrito pelo tribunal, cada Parte submeterá um memorando num período de 45 dias após a constituição plena do tribunal. As respostas deverão ser apresentadas após 60 dias. A pedido de qualquer Parte, ou à sua escolha, o tribunal realizará uma audiência num período de 30 dias após a apresentação das respostas.

6. O tribunal procurará emitir uma decisão escrita num período de 30 dias após a conclusão da audiência ou, no caso de não se realizar qualquer audiência, 30 dias após a submissão de ambas as respostas. A decisão será tomada por voto da maioria.

7. As Partes poderão submeter pedidos para clarificação da decisão num período de 15 dias após a receção da decisão do tribunal, e essa clarificação deverá ser emitida num prazo de 15 dias a partir da data desses pedidos.

8. As Partes comprometem-se a cumprir qualquer estipulação, disposição regulamentar provisória ou decisão final do tribunal.

9. Sujeito à decisão final do tribunal, as Partes pagarão os custos do respetivo árbitro e outros custos do tribunal deverão ser repartidos em partes iguais, incluindo quaisquer despesas incorridas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional na implementação dos procedimentos previstos no parágrafo 3(b) deste Artigo.

10. Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do parágrafo (8) 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.

ARTIGO 20.º
REVISÃO

1. Se qualquer das Partes considerar conveniente rever qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas, deverão ter início no período de quarenta e cinco (45) dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2. As emendas entrarão em vigor nos termos previstos no Artigo 23.º do presente Acordo.

ARTIGO 21.º
REGISTO

O presente Acordo e quaisquer emendas ao mesmo serão submetidas pelas Partes junto da Organização da Aviação Civil Internacional para registo.

ARTIGO 22.º
VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2. Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua intenção de denunciar o presente Acordo. Essa notificação deverá ser comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso o Acordo terminará doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte, a menos que, a notificação de denúncia seja retirada mediante acordo antes de findo este período.

3. Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação da denúncia, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23.º

ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, indicando que foram cumpridos todos os procedimentos internos necessários para o efeito.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo, em duplicado, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos e cada Parte ficará com um original em cada língua para a sua implementação. No caso de qualquer divergência de interpretação, prevalecerá o texto em língua inglesa.

Feito em Lisboa, no dia 27 de julho de 2015

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA

PELOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

ANEXO 1

QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) designada(s) dos Emirados Árabes Unidos (EAU)

DE	PONTOS INTERMÉDIOS	PARA	PONTOS ALÉM
Quaisquer pontos nos EAU	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na República Portuguesa	Quaisquer pontos

Secção 2

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) designada(s) da República Portuguesa

DE	PONTOS INTERMÉDIOS	PARA	PONTOS ALÉM
Quaisquer pontos na República Portuguesa	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos nos EAU	Quaisquer pontos

Operação dos Serviços Acordados

Notas

1. As empresas designadas de cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados na rota comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa, utilizando a sua própria aeronave ou uma aeronave alugada (*"wet"* ou *"dry"*).

2. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de exercer direitos de tráfego de quinta liberdade nas seguintes rotas:

a) Para as empresas designadas da República Portuguesa, à partida de pontos em Portugal, através de quaisquer pontos intermédios e com destino a quaisquer pontos situados nos Emirados Árabes Unidos;

b) Para as empresas designadas dos Emirados Árabes Unidos, à partida de pontos nos Emirados Árabes Unidos, via pontos intra-União Europeia e com destino a quaisquer pontos situados em Portugal.

ANEXO 2

LISTA DE OUTROS ESTADOS REFERIDOS NOS ARTIGOS 3.º E 4.º DO PRESENTE ACORDO

(a) A República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);

(b) O Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);

(c) O Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);

(d) A Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre Transportes Aéreos).

36/94

اتفاقية

خدمات النقل الجوي

بين

دولة الإمارات العربية المتحدة

و

جمهورية البرتغال

فهرس المواد

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

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؛

رغبة 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 المقابله 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. "**التعرفات**" 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**" تعنى الدول أعضاء الإتحاد الأوروبي؛

2- تعتبر الملاحق لهذه الإتفاقية جزاء لا تتجزأ 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 المعينة من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.

2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 المعينة بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2(أ) و2(ب) من هذه المادة.

4- ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 التخويل 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 أو (المؤسسات) المعينة 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 طبقا 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" المسئولة عن إصدار شهادة التشغيل الخاصة بتلك الناقلة وأن يوضح بجلاء سلطة الطيران المعنية في رسالة التعيين؛ و

III. يوجد مقر العمل الرئيسي للناقلة في إقليم الدولة العضو التي استلمت منها رخصة التشغيل السارية المفعول؛ و

IV. أن تكون الناقلة 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 المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

I. أن تكون الناقلة قد تأسست في إقليم دولة الإمارات العربية المتحدة وتصرح لها بالعمل بموجب القوانين السارية المفعول في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ و

II. تمارس وتحتفظ دولة الإمارات العربية المتحدة بالرقابة التنظيمية الفعلية على الناقلة.

ج. تلتزم الناقلة 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 وفقا 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 المعينة من قبل الطرف الآخر، المحددة في المادة 2 من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائما 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 ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقا للشروط الموضوعة 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 الاتحاد الأوروبي مسئولة عن إصدار شهادة التشغيل، وان 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 ان 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 انه 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 التفافاً 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 الناقلة؛ 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. الناقلة 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 للناقلة/الناقلات المعينة من قبل جمهورية البرتغال.

عند ممارسة حقوقها بموجب هذه الفقرة وبدون المساس بحقوقها في الفقرات ج) 1.V و VIمن 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 تشغلها 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 الجوى التابعة للطرف الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أى 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 التفتيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيوتها 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 والمستخدمة 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 تفريغ 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 ملاحة جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحة 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 وصلاحية الطيران

1- يعتمد كل طرف شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية 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 الصلاحية 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 اختلافا 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 تشغلها 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 ومعداتها (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 تشغلها 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 للفقرات (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 الناقلة.

المادة 11 – رسوم الاستخدام

1- يجب على كل طرف التأكد من أن الرسوم التي تفرضها الجهات المسئولة 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 المسئولة 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 وملاحيها 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 كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين.

5- إضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين أن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقار 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 تدخلي 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 أساسا لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقا للفقرة (1) من المادة 4 قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (15) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقا 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 ا 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 مناسبا، 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 بعملات 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 فى هذه الاتفاقية، يسمح للناقلات الجوية المعينة ومقدمي خدمات الشحن الجوى لدى الطرفين ودون أى قيود استخدام أى وسيلة نقل سطحية للشحن جواً من وإلى نقاط فى إقليم الطرف الآخر أو فى دول ثالثة ويشمل ذلك الترحيل من وإلى كل المطارات التي تتوفر فيها الخدمات الجمركية بما فى ذلك ترحيل الشحن الجوى داخل الحظائر الجمركية وفقاً القوانين 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 الجوى غير المباشرين. يجوز تقديم هذا النقل متعدد الوسائط بسعر موحد شامل للنقل الجوى والسطحي بشرط آلا يضلل

الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بمثل هذا النوع من الشحن.

7. فيما يتعلق بخدمات النقل الجوى العالمي، يسمح للناقلات المعينة أن تعرض خدمات ركاب تحت اسمها بترتيبات تعاونية مع مقدمي خدمات النقل السطحي التي تحمل التصديقات اللازمة لتقديم مثل هذه الخدمات من وإلى نقاط فى اقليمى الطرفين وفيما وراء. لا يخضع مقدمو خدمات النقل السطحي للقوانين واللوائح التي تحكم النقل الجوى بسبب أن النقل السطحي تعرضه ناقلة جوية تحت اسمها. يجوز تقديم هذا النقل متعدد الوسائط بسعر موحد شامل النقل الجوى والسطحي بشرط آلا يضلل الركاب فيما يختص بالحقائق المتعلقة بمثل هذا النوع من الخدمات الجوية. يترك الخيار لمقدمي خدمات النقل السطحي الدخول فى 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 الانشطة المذكورة في هذه المادة وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 14 – تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 طبقا للوائح الصرف الأجنبي للطرف الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف السارية المفعول وقت إيداع هذه الإيرادات للتحويل وفقا 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 الجوى 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 بجداول الرحلات

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

المادة – 16 التعرفات

1- يسمح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعرفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفات 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 المعينة بواسطة الطرفين من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة 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 التعرفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف.

3- لا يحق لأي من الطرفين، باستثناء ما تنص عليه خلافا لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعرفات المقترح تقاضيها أو التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين للنقل الجوي العالمي.

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

أ. منع التعرفة التي تعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضررا 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 المعينة من الأسعار المنخفضة المصطنعة.

5- عندما يعتقد أحد الطرفين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعينة 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 المعينة 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 المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تقاضى نفس التعرفات 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 المعينة 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 أولا 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 محكما واحدا له خلال فترة ستين (60) يوما من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين تعين 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 فتره أقصاها 30 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

5- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافا 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 يوما بعد ذلك. وتعقد 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 قرارا خطيا 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 وحصة 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) يوما من تاريخ استلام الطرف الآخر لذلك الطب المكتوب.

2- تصبح هذه التعديلات سارية المفعول وفقا 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) شهرا 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) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة 23 – دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد ثلاثين (30) يوما 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 دولة الإمارات العربية المتحدة

عن جمهورية البرتغال

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 فى كل أو بعض الرحلات التي تشغلها أن تلغى المرور عبر النقاط المتوسطة أو فيما وراء المذكورة أعلاه بشرط أن تبدأ الرحلات وتنتهي فى إقليم الطرف الذي عينها وذلك باستعمال طائرات مملوكة أو مؤجرة (بطاقم أو بدون طاقم).

2- تمارس مؤسسات النقل الجوى المعين حقوق النقل بالحرية الخامسة على الطرق التالية:

أ. بالنسبة لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل جمهورية البرتقال، من نقاط داخل البرتغال عبر أى نقاط متوسطة إلى نقاط فى دولة الإمارات العربية المتحدة؛

ب. بالنسبة لمؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة، من نقاط داخل دولة الإمارات العربية المتحدة عبر أي نقاط داخل أوروبا إلى أى 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 الجوى الموقعة بين الإتحاد الأوروبي والإتحاد السويسري)

69/94

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE PORTUGUESE REPUBLIC

AND

THE UNITED ARAB EMIRATES

62/84

Index to the Articles

PREAMBLE
ARTICLE 1 - DEFINITIONS
ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS
ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION
ARTICLE 4 - REFUSAL, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION
ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES
ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
ARTICLE 7 – APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
ARTICLE 8 – TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT
ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY
ARTICLE 10 – SAFETY
ARTICLE 11 – USER CHARGES
ARTICLE 12 – AVIATION SECURITY
ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES
ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS
ARTICLE 15 – NOTIFICATION OF TIMETABLES
ARTICLE 16 – TARIFFS
ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION
ARTICLE 18 - CONSULTATION
ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES
ARTICLE 20 - AMENDMENTS
ARTICLE 21 - REGISTRATION
ARTICLE 22 – DURATION AND TERMINATION
ARTICLE 23 – ENTRY INTO FORCE

PREAMBLE

The Portuguese Republic and the United Arab Emirates (Hereinafter referred to as the "Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

AGREE AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
a) "Aeronautical Authority" shall mean in the case of the Portuguese Republic, the National Institute of Civil Aviation; and in the case of the United Arab Emirates (UAE), the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
b) "Agreed Services" shall mean scheduled International Air Services between the respective territories of the Portuguese Republic and the United Arab Emirates (UAE) on the specified routes for the transport of passengers, baggage and cargo, separately or in any combination;
c) "Agreement" shall mean this Agreement, its Annexes drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annexes;
d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
e) "Annex 1" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex 1 and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;
f) "Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (I) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
g) "Designated Airlines" shall mean an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
h) "Tariffs" shall mean the prices to be charged 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 and conditions for carriage of mail;
i) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
j) "Traffic" shall mean the carriage of passengers, baggage cargo and mail;

k) "User Charges" shall mean charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage cargo and mail;
l)"Member States" shall mean Member States of the European Union;

2. The Annexes to this Agreement are considered an integral part thereof.
3. In implementing this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate Agreed Services.

2. The designated airlines of each Party shall enjoy the following rights;
a) to fly across the Territory of the other Party without landing;
b) to make stops in the Territory of the other Party for non-traffic purposes, and
c) to make stops in the Territory of the other Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.

3. Additionally, the airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any designated airlines of either Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

6. The Designated Airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Parties on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.

3. One Party may require an airline designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Party shall grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, provided that:

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

i. it is established in the Territory of Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence granted by a Member State in accordance with European Union law; and

ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the airline has its principal place of business in the Territory of the Member State from which it has received the valid Operating Licence; and

iv. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex 2 to this Agreement and/or nationals of such other states.

b) in the case of an airline designated by the UAE:

i. it is established in the Territory of the UAE and is licensed in accordance with the applicable law of the UAE; and

ii. the UAE has and maintains effective regulatory control of the airline.

c) the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 10 (Safety) and Article 12 (Aviation Security).

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 – REFUSAL, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Party shall, with respect to an airline designated by the other Party, have the right to refuse, revoke, suspend or limit an operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Party granting those rights in conformity with the Convention; or

b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

c) 1. in the case of an airline designated by Portuguese Republic:

i) it is not established in the Territory of Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence granted by a Member State in accordance with the European Union law; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii) the airline does not have its principal place of business in the Territory of the Member State from which it has received its Operating Licence; or

iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by

other states members listed in Annex 2 to this Agreement and/or nationals of such other states; or

v) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the UAE and that other Member State; or

vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between the UAE and that Member State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the airline (s) designated by the UAE.

2. in the case of an airline designated by the UAE:

i) The airline is not established in the Territory of the UAE or is not licensed in accordance with the applicable law of the UAE; or

ii) The UAE does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline; or

iii) the airline is majority owned and controlled by nationals of a state other than the UAE and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the Portuguese Republic and that other state; or

iv) the airline is majority owned and controlled by nationals of a state other than the UAE and there is no bilateral air services agreement between the Portuguese Republic and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the airline (s) designated by the Portuguese Republic.

In exercising its right under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraph c) 1.v) and vi) of this Article, the UAE shall not discriminate between European Union air carriers on the grounds of nationality.

d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 and paragraph (10) of Article 12 of this Agreement;

e) in the case of failure by the other Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or

f) in any case where the other Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement.

2. Unless immediate refusal revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Party, as provided for in Article 18.

3. In the event of action by one Party under this Article, the rights of the other Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.

4. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

5. Neither Party shall impose on the Designated Airlines of the other Party a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Party exempts the Designated Airlines of the other Party from import

restrictions, customs duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, catering equipment, aircraft stores including but not limited to such items as cutlery, food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline. The above exemption shall also apply to staff uniforms, computers and ticket printers, within reasonable limits, intended for use by a Designated Airline of one Party provided they are imported temporarily into the Territory of the other Party and re-exported within a maximum period of 24 months.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:

a) introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party;
b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Party and/or consumed during flight over that Territory;
c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Party may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that other Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to 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.

4. 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(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that the other airline enjoys the same exemption(s) from that other Party.

5. Nothing in this Agreement shall prevent 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 UAE that operates between points in the Territory of the Portuguese Republic and another point in that Territory or in the Territory of another Member State. In such case, the UAE would have a similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory.

ARTICLE 7 – APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations 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 aircraft operated by the airline(s) of the other Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the Territory of the first Party.

3. Neither Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 8 – TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the Territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 9 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated in accordance with the laws and regulations of one Party including in the case of the Portuguese Republic, EU laws and regulations and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. Each Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Party may, without prejudice to the rights of the first Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10 – 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(1) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by an airline 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 (in this Article 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:
a) 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
b) 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 licenses 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 an airline of one Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines 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 an airline operation.

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

8. Where Portuguese Republic has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of the UAE under the safety provisions of this agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise

or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorization of that air carrier.

ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Party shall ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the designated airlines of each Party engaged in similar international services.

2. Neither Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 12 – AVIATION 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.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, The Convention on the Marking of Plastic explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Parties.

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 relevant threat to the security of civil aviation.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act 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.

5. In addition, the Parties 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 in the case of the Portuguese Republic operators of aircraft which are established in its territory under the EU treaties and have valid operating licences in accordance with the European Union law, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Parties.

6. Each Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above, including in the case of the Portuguese Republic, European Union law, applied by the other Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Party.

7. Each Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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 and air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Party may request

immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Party shall have the right to establish in the Territory of the other Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.

2. The Designated Airlines of each Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Party.

4. The Designated Airlines of each Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.

5. The Designated Airlines of one Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.

6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the Territories of the Parties or in third countries including transport to and from all airports with

customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

7. In connection with international air transportation, the Designated Airlines of each Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the Territories of the Parties and beyond. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

8. All the above activities in this Article shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Party.

ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Party grants to the Designated Airlines of the other Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, at the rate of exchange in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, in accordance with the foreign exchange regulations of the Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If a Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Party.

3. In the event that there exists, a special agreement between the Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15 - NOTIFICATION OF TIMETABLES

Prior to the inauguration of its services, the timetable of the agreed services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity, shall be notified by the designated airline of one Party to the aeronautical authorities of the other Party. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

ARTICLE 16 – TARIFFS

1. Each Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the Tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the Territory of that Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Party for international air transportation.

4. Intervention by the Parties shall be limited to:
a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
(c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.

5. If a Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of

the other Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

6. The Tariffs to be charged by the air carrier(s) designated by the UAE for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

7. Notwithstanding the provisions in paragraph 6 of this Article, the air carrier(s) designated by the UAE shall be allowed to match existing prices charged by other airlines for carriage wholly within the European Union.

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Parties, on request, shall provide information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the Territory of the other Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Party as may be reasonably required.

ARTICLE 18 - CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 10 and 12, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of forty five (45) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Parties.

ARTICLE 19 - 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 endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body for mediation.

3. If the Parties do not agree to mediation, or if a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;

b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.

4. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

6. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days

of such request.

8. The Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.

9. Subject to the final decision of the tribunal, the Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 3(b) of this Article.

10. If, and as long as, either Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (8) of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Party in default.

ARTICLE 20 - 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 forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

2. The amendments shall enter into force in accordance with what is established in Article 23 of this Agreement.

ARTICLE 21 - REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, shall be submitted by the Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 22 –DURATION AND TERMINATION

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

2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case

the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

3. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

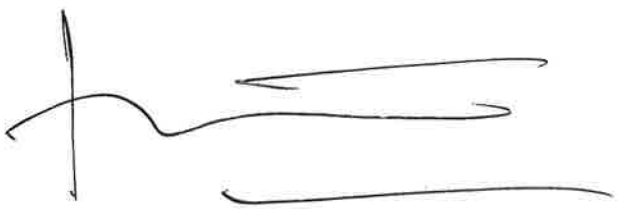
ARTICLE 23 – ENTRY INTO FORCE

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Portuguese, Arabic and English Languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Lisbon on this 27th day of July of the year 2015

FOR THE PORTUGUESE REPUBLIC



FOR THE UNITED ARAB EMIRATES

ANNEX 1
ROUTE SCHEDULE

Section 1:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the United Arab Emirates (UAE).

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the UAE	Any Points	Any Points in Portuguese Republic	Any Points

Section 2:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Portuguese Republic

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Portuguese Republic	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services

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, using owned or leased aircraft (wet or dry).

2. The designated airlines of each Party shall have the right to exercise fifth freedom traffic rights on the following routes:

a) For airlines of the Portuguese Republic, from points in Portugal via any intermediate points to any points in the United Arab Emirates;

b) For airlines of the United Arab Emirates, from points in the United Arab Emirates via intra-European Union points to any points in Portugal.

ANNEX 2

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3 AND 4 OF THIS AGREEMENT

(a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
(b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
(c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
(d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).