

مرسوم اتحادي رقم (148) لسنة 2025
بالتصديق على اتفاقية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية بيرو
في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

نحن محمد بن زايد آل نهيان **رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،**

- بعد الاطلاع على الدستور،
 - وعلى القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 1996 في شأن الهيئة العامة للطيران المدني، وتعديلاته،
 - وبناءً على ما عرضه رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني، وموافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،
- رسمنا بما هو آت:**

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية بيرو في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة ليما بتاريخ 02 يونيو 2023، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

محمد بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدرعنا في قصر الرئاسة — أبوظبي:
بتاريخ: 13 / جمادى الأولى / 1447هـ
الموافق: 04 / نوفمبر / 2025م



United Arab Emirates

اتفاقية

بين

دولة الإمارات العربية المتحدة

و

جمهورية بيرو

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

تمهيد

إن دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية بيرو (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤؛

رغبة منهما بعقد اتفاقية للنقل الجوي تتسجم مع و تكمل المعاهدة المذكورة 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 تسهيل تطوير فرص النقل الجوي العالمي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة ١ - التعاريف

١- لأغراض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك تعني كلمة:

أ. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، والملحق المحرر تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملحق؛

ب. "الملحق" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة ٢٠ من هذه الاتفاقية؛

ج. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤، والتعريف يشمل: (١) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة ٩٤ (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ (٢) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة ٩٠ من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

د. "سلطات الطيران" تعني، فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص جمهورية بירו فهي تعني وزارة النقل والاتصالات، من خلال المديرية العامة للطيران المدني؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

هـ. "الخطوط المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب و العفش و الشحن و البريد على نحو منفصل أو على أي نحو آخر؛

و. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (٩٦) من المعاهدة.

ز. "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة ٣ من هذه الاتفاقية؛

ح. "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ط. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن.

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

المادة ٢ - منح الحقوق

- ١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- ٢- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:
 - أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
 - ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية؛ و
 - ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.
- ٣- إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة ٣، بالحقوق المحددة في الفقرة ٢ (أ) و ٢ (ب) من هذه المادة.
- ٤- ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.
- ٥- إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.
- ٦- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

المادة ٣ - تعيين وترخيص مؤسسات النقل الجوي

١- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين كتابة عن طريق القنوات الدبلوماسية مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٢- عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، يقوم الطرف المتعاقد الآخر وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو (المؤسسات) المعنية تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير إلا إذا لم يكن مقتنعاً بأن:

أ. الناقل الجوي مؤهل لمراعاة الشروط المنصوص عليها في القوانين واللوائح المطبقة بصورة عادية و منطقية على تشغيل الخدمات الجوية العالمية بواسطة الطرف الآخر انسجاماً مع أحكام المعاهدة.

ب. الناقل الجوي تم تأسيسه ومقره الرئيس في إقليم الطرف المتعاقد الذي عينه؛

ج. يقوم الطرف المتعاقد الذي عين الناقل الجوي بمراعاة المعايير المحددة في المادتين المتعلقتين أمن الطيران (المادة ١١) وسلامة الطيران (المادة ٩) في هذه الاتفاقية.

٣- 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 تكون التعريفات سارية المفعول وفقاً للمادة ١٦ من هذه الاتفاقية وأن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة ١٥ من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

المادة ٤ - إلغاء و تعليق وتحديد تراخيص التشغيل

(١) يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها للحقوق المحددة في الفقرة ٢ (ج) من المادة ٢ أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو

ب. في حال عدم تأسيس الناقل الجوي ولم يتم ايجاد له مقر رئيسي في إقليم الطرف المتعاقد الذي عينه.

ج. في حال فشل الناقل الجوي في العمل وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية؛ أو

د. في حال عدم الاحتفاظ وإدارة العاير المنصوص عليها في المادة ٩ (سلامة الطيران) والمادة ١١ (أمن الطيران) من قبل الطرف المتعاقد الذي عين الناقل الجوي.

هـ. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو شرط ناشئ عن تطبيق المادة ١٩ من هذه الاتفاقية.

(٢) 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 (١) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة ١٨.

(٣) إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة ١٩.

المادة ٥ - المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- ١- يتعهد كل طرف متعاقد بالسماح لشركات الطيران المعنية لكلا الطرفين بالتنافس بكل حرية في توفير خدمات النقل الجوي الدولية الذي تحكمه هذه الاتفاقية.
- ٢- يتعهد كل طرف متعاقد بأخذ جميع الإجراءات المناسبة داخل ولايته القضائية، وفقا لتشريعاته الوطنية، حسب الاقتضاء، لمنع الممارسات المانعة للمنافسة في ممارسة الحقوق والاستحقاقات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- ٣- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات اللتي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معا أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعنية تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات اللتي تقدمها.
- ٤- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو بيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة ١٥ من المعاهدة.
- ٥- لا يفرض طرف متعاقد على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات تشغيل أو الحركة اللتي يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة ٦ - الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١- يتم قبول طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة للأطراف المستخدمة في الخدمات المتفق عليها في الرحلة من وإلى أو في إقليم الطرف الآخر معفاة من الرسوم الجمركية بشكل مؤقت وفقاً للوائح الجمركية الخاصة بذلك الطرف.

٢- بالإضافة إلى ذلك ، يعفى ما يلي من الرسوم الجمركية أو رسوم الاستهلاك أو رسوم التفتيش أو الرسوم الأخرى التابعة للتشريعات المحلية، سواء كانت وطنية أو محلية:

أ. التجهيزات المعتادة للطائرات ووقودها وزيويتها و معدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على أشياء مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى الموجهة للبيع أو الاستخدام من قبل المسافرين أثناء الرحلة وعناصر أخرى مثل التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي شريطة أن تظل هذه المعدات واللوازم على متن الطائرة ولا تزال على متن الطائرة عند المغادرة من أراضي الطرف الآخر ، وكذلك أي مواد مطبوعة تحمل شارة أو شعار مؤسسة النقل الجوي والدعاية العامة والمواد الترويجية التي توزع مجاناً على متن هذه الخطوط الجوية المعينة.

ب. المواد المخصصة لإصلاح أو صيانة أو خدمة الطائرات التي تستخدمها شركة الطيران المعينة التي تشغل الخدمة المتفق عليها ، وكذلك البضائع المطلوبة لتشغيل الطائرة التي تستخدمها شركة الطيران المعينة ، شريطة ألا تدخل هذه المواد في الدولة وتبقى تحت رقابة الجمارك في حدود المناطق المحددة بالمطارات الدولية أو المواقع المصرح لها بانتظار استخدامها في الطائرات وفي الخدمات الفنية على الأرض.

٣- وفقاً للقوانين الداخلية، لا يجوز تفريغ المعدات والمواد المشار إليها في الفقرة ٢ أعلاه في إقليم الطرف الآخر إلا بموافقة مسبقة من السلطات الجمركية لذلك الطرف الآخر. يجب أن تظل هذه المعدات والأشياء تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية المشار إليها أعلاه حتى يتم إعادة تصديرها أو إلزائها بطريقة أخرى وفقاً للوائح الجمركية.

المادة ٧ - تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

- ١- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.
- ٢- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات 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 الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.
- ٣- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.
- ٤- تخضع مراقبة الركاب والأمتعة والبضائع العابرة مباشرة عبر أراضي أي طرف وعدم مغادرة المناطق المحجوزة في المطار للقوانين الداخلية لكل طرف. وفقاً للتشريع الداخلي، تعفى أي أمتعة وبضائع في العبور من الضرائب.

المادة ٨ - شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيّة الطيران

- ١ - تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحيّة والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، 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.
- ٢ - يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحيّة والترخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.
- ٣ - إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة ٩(٢)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة ١٨، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة ٤(١) من هذه الاتفاقية.

المادة ٩ - سلامة الطيران

- ١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون ثلاثين ٣٠ يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- ٢- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في المجالات المذكورة في الفقرة ١ وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب خلال فترة يتفق عليها.
- ٣- وفقاً للمادة ١٦ من المعاهدة تم الاتفاق أيضاً على أن أي طائرة تشغيلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو بالنيابة عنها لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، بشرط ألا يؤدي مثل هذا الفحص لتأخير غير معقول. و دون الإخلال بالمادة ٣٣ من معاهدة شيكاغو يكون الغرض من هذا الفحص هو التحقق من أن وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا تتطابق مع المعايير المحددة في ذلك الوقت مع المعاهدة.
- ٤- حينما يكون هناك حاجة إلى إجراء عاجل لتحقيق سلامة تشغيل ناقلة جوية، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق الإيقاف الفوري أو تعديل تصريح التشغيل لنقل جوي أو ناقلات جوية تابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- ٥- أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (٤) من هذه المادة يجب أن يوقف في حال إن الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.
- ٦- بالإشارة إلى الفقرة ٢ أعلاه، إذا تقرر أن أحد الطرفين المتعاقدين ظل غير ملتزم بالمعايير المحددة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة بعد انقضاء الفترة المتفق عليها، يخطر السكرتير العام للمنظمة الدولية للطيران المدني ذلك. كما يخطر أيضاً بالحل المرضي الذي تم التوصل إليه.

المادة ١٠ - رسوم الاستخدام

- ١- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسؤولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين 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 لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.
- ٢- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين 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 المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد 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.
- ٣- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعنية التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعنية 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 ١١ - أمن الطيران

- ١- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، ويؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
- ٢- ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر عام ١٩٦٣، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر عام ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧١ 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 ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧١، والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٤ فبراير عام ١٩٨٨، اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، الموقعة في مونتريال بتاريخ ١ مارس ١٩٩١ وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- ٣- يقوم الطرفان المتعاقدان 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.
- ٤- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوع من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق نه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.
- ٥- يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق على الطرفين المتعاقدين.
- ٦- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٤ أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.
- ٧- على كل طرف متعاقد 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 متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.
- ٨- 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 المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

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

١٠- عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. يجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون خمسة عشر (١٥) يوماً من تاريخ هذا الطلب من أي من الطرفين. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (١٥) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (١) من المادة ٤ من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة (١) من المادة ٤ قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (١٥) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة ١٢ - النشاطات التجارية

- ١- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.
- ٢- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.
- ٣- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة ٢ من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- ٤- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر.
- ٥- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.
- ٦- يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تطبيق مبادئ السلوك المحددة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني لتنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي داخل إقليمه، بما يتفق مع اللوائح والالتزامات الأخرى ذات الصلة فيما يتعلق بأنظمة الحجز الآلي.
- ٧- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بإجراءاتها الخاصة بالمناولة الأرضية من حيث عمليات التدقيق للركاب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة هبوط أو إقلاع الطائرة كما أنه يخضع للقيود التي تفرضها متطلبات السلامة في المطار والأمن والبنية التحتية للمطار. وعندما تحول اعتبارات السلامة والأمن دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، تتاح خدمات المناولة الأرضية دون تفضيل أو تمييز لأي مؤسسة نقل جوي تقدم خدمات جوية دولية مشابهة.
- ٨- على أساس تبادلي وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة، يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تختار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أي وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمعتمدين لدى السلطات

المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من أجل توفير خدمات المناولة جزئياً أو كلياً.

٩- يجوز السماح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أيضاً أن توفر خدمات المناولة الأرضية المبينة في الفقرة (٧) من هذه المادة جزئياً أو كلياً لمؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تخدم نفس المطار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

١٠- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة والمزودون الغير مباشرين بنقل البضائع الجوية للطرفين دون قيود، باستخدام أي نقل بري للشحن الجوي من أو إلى نقاط في أقاليم الأطراف أو في البلدان الثالثة بما في ذلك النقل من وإلى جميع المطارات التي لديها مرافق جمركية، بما في ذلك، عند الاقتضاء، الحق في نقل البضائع الجوية بالسندات بموجب القوانين واللوائح المعمول بها. يجب أن يكون لمثل هذه الشحنات الجوية، سواء كانت تتحرك براً أو جواً، إمكانية الوصول إلى مرافق المطار ومعالجتها. قد تختار مؤسسات النقل الجوي المعينة أداء النقل البري الخاص بها أو توفيره من خلال ترتيبات مع شركات النقل البري الأخرى، بما في ذلك النقل البري الذي تديره مؤسسات نقل جوي أخرى ومقدمو خدمات النقل الجوي غير المباشر. قد يتم تقديم خدمات الشحن المتعدد الوسائط هذه بسعر فردي للنقل الجوي والسطحي مجتمعين، شريطة ألا يتم تضليل المستخدمين بالحقائق المتعلقة بهذا النقل.

١١- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة لكل طرف بالاحتفاظ بخدمات الركاب باسمها، من خلال ترتيبات تعاونية مع مزودي النقل البري الذين لديهم السلطة المناسبة لتوفير مثل هذا النقل البري من وإلى أي نقطة في أقاليم الأطراف وخارجها. لا يخضع مقدمو خدمات النقل السطحي للقوانين واللوائح التي تحكم النقل الجوي على أساس أن النقل الجوي يتم إجراؤه بواسطة شركة طيران باسمها. يمكن تقديم هذه الخدمات متعددة الوسائط بسعر منفرد للنقل الجوي والسطحي مجتمعين، شريطة ألا يتم تضليل الركاب بالحقائق المتعلقة بهذا النقل. يمتلك مقدمو النقل السطحي السلطة التقديرية لتقرير ما إذا كان عليهم الدخول في الترتيبات التعاونية المشار إليها أعلاه. عند اتخاذ قرار بشأن أي ترتيب معين، يجوز لمقدمي النقل السطحي النظر، من بين أمور أخرى، في مصلحة المستهلك والقيود الفنية أو الاقتصادية أو الفضائية أو السعة.

١٢- تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ١٣ - المشاركة بالرمز

١- يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع:

- أ. مؤسسة طيران أو مؤسسات طيران تابعة لنفس الطرف؛
- ب. مؤسسة طيران أو مؤسسات طيران تابعة للطرف الآخر؛
- ت. مؤسسة طيران أو مؤسسات طيران تابعة لبلد ثالث، شريطة أن تسمح هذه الدولة الثالثة بترخيصات مماثلة أو تسمح بها بين مؤسسات الطيران التابعة للطرف الآخر وشركات الطيران الأخرى على خدمات من أو إلى أو خلال هذا البلد الثالث.

٢- توافق سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.

٣- في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مبيعة، التأكد من أن المشتري يعلم تماماً مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع المشتري.

٤- يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسير تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة ١٤ - تحويل الإيرادات

- ١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات. وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية السارية.
- ٢- يحق إذا فرض أحد الطرفين قيوداً على تحويل فائض الإيصالات على النفقات من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر، يكون للطرف الأخير الحق في فرض قيود متبادلة على مؤسسة النقل الجوي المعنية للطرف الأول.
- ٣- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة ١٥ - الموافقة على جداول الرحلات

١ - يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جدول رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها قبل افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.

٢ - إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعنية أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقة بجدول رحلات المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر المعني، الذي يتعين عليه بدوره أن يقوم بدراسة الطلب إيجابياً.

المادة ١٦ - التعريفات

- ١- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد التعريفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعنية باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.
- ٢- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعريفات التي تتقاضها أو تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعنية من وإلى إقليمه أو المغادرة منه وفقاً للآلية المعتمدة لديه.
- ٣- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما تنص عليه خلافاً لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعريفات المقترحة تقاضيها أو التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.
- ٤- يكون تدخل الطرفين المتعاقدين مقتصرًا على: منع التعريفات التي تعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أن يسبب ضرراً للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي.

المادة ١٧ - تبادل المعلومات

- ١- على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.
- ٢- على سلطات الطيران المدني التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة ١٨ - المشاورات

- ١- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين 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.
- ٢- مع مراعاة المواد ٤ و ٩ و ١١ وباستثناء التفسير ، يجوز عقد هذه المشاورات مباشرة بين سلطات الطيران من خلال المناقشات أو المراسلات ، ويجب أن تبدأ في غضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام هذا الطلب ، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك. يجب إجراء المشاورات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية من خلال القنوات الدبلوماسية ويجب أن تبدأ في غضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام مثل هذا الطلب ، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك ."

المادة ١٩ - تسوية النزاعات

- ١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض.
- ٢- إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه.
- ٣- إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (٣) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له خلال فترة (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة (٣٠) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، 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 المتعاقدين أو المقيمين الدائمين لديه.

٤- باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فترة أقصاها ٣٠ يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

٥- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال ٤٥ يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال ٦٠ يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال ٣٠ يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.

٦- يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال ٣٠ يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال ٣٠ يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

٧- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال ١٥ يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال ١٥ يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٨- يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.

٩- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد 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 ٣(ب) من هذه المادة.

١٠- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (٨) من هذه الاتفاقية، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم.

المادة ٢٠ - تعديل الاتفاقية

١- تدخل التعديلات على هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في تاريخ استلام آخر إخطار مكتوب من خلال المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد أن الطرفين قد استوفيا الإجراءات الداخلية اللازمة لهذا الغرض.

٢- يجوز الاتفاق على أي تعديلات لملحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.

المادة ٢١ - تنفيذ الاتفاقيات المتعددة الأطراف

إذا بدأ نفاذ اتفاق متعدد الأطراف بشأن النقل الجوي فيما يتعلّق بالطرفين، يتم حل أي تعارض بين التزاماتهما بموجب هذه الاتفاقية بين الطرفين.

المادة ٢٢ - تسجيل الاتفاقية

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

المادة ٢٣ - إنهاء الاتفاقية

- ١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية خلال اثني عشر (١٢) شهراً بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.
- ٢- وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسليمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (١٤) يوماً من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة ٢٤ - دخول الاتفاقية حيز النفاذ

يتم العمل بهذه الاتفاقية بصورة مبدئية من تاريخ التوقيع عليها وتدخل حيز النفاذ من تاريخ آخر إخطار يتم استلامه عبر القنوات الدبلوماسية بأن الطرفين المتعاقدين قد استوفيا إجراءاتهما الداخلية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية المحررة على ثلاث نسخ أصلية باللغة العربية والإسبانية والإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ. في حالة الإخلاف في التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في لما في هذا اليوم ٢ من شهر يونيو عام ٢٠٢٣ م


عن حكومة جمهورية بيرو

عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة



الملحق

جدول الطرق

القسم ١:

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

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

القسم ٢:

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

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

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

١- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين أن تلغي المرور على أي أو كل النقاط المتوسطة أو ما وراء؛ وأن تنقل حركتها المروية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة أو نقاط على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة وفقاً لإجراءاتها القانونية.

٢- تمارس الناقلات الجوية المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها للخطوط المتفق عليها ولأي نوع من تلك الخدمات (ركاب أو شحن كل على حده أو مجتمعين) حقوق النقل الجوي وفق الحرية الخامسة من/إلى أي النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء دون أي قيود.



United Arab Emirates

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE REPUBLIC OF PERU
AND
THE UNITED ARAB EMIRATES**

PREAMBLE

The United Arab Emirates and the "Republic of Peru", (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;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1 – DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
 - a. "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
 - b. "Annex" means the route schedule annexed to the Agreement and any articles or notes appearing in such Annex and any amendment made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;
 - c. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes: (i) Any amendment thereto that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and (ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or Amendment is at any given time effective for both Parties;
 - d. "Aeronautical Authorities" means for the Republic of Peru, the Ministry of Transportation and Communications, through the Directorate General of Civil Aeronautics, and for the Government of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
 - e. "Agreed Services" means scheduled International Air Services in the routes specified in the Annex to this agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in any combination;
 - f. "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;
 - g. "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - h. "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
 - i. "User Charges" means 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 and cargo;
2. 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 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 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, cargo and mail 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.
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. The Aeronautical Authority of each Party shall have the right to designate in writing, 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 shall 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 by the Aeronautical Authority of the Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Party.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed for the operational authorizations and technical permits, the other Party shall, subject to the provisions of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations, unless it is not satisfied that:
 - a. The Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
 - b. The Airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the Airline;
 - c. The Party designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in the Articles dealing with Aviation Security (Article 11) and Aviation Safety (Article 9) in this Agreement.
3. 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 tariff is in effect in accordance with Article 16 of this Agreement and a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 – REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Party shall, with respect to an airline designated by the other Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 c) of 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 Aeronautical Authority of the Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b. In the case where the Airline is not incorporated and does not have its principal place of business in the territory of the Party designating the Airline; or
 - c. In case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - d. The Party designating the Airline is not maintaining and administering the standards set forth in the Article 9 (Aviation Safety) and Article 11 (Aviation Security);
 - e. 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 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 aeronautical authority of 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, in accordance with its national legislation, as relevant, to prevent anticompetitive 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, nor the aircraft type operated by the designated airlines of the other Party, except as 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, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 – CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. The aircraft of the designated airlines of the Parties used in the agreed services in flight to, from or while in the territory of the other Party shall be admitted temporarily free of duty pursuant to the customs regulations of that Party.
2. In addition, the following shall be exempted from customs duties, excise duties, inspection fees or other duties and charges according to domestic legislation, either national and/or local:
 - a. The regular aircraft equipment, fuels, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores, including but not limited to such items of food, beverage, liqueur, tobacco, and other products destined for sale or use by passengers during flight and other items such as printed tickets and airway bills, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft and are still on board upon departure from the territory of the other Party, as well as any printed material bearing the insignia or logo of the designated airline and general publicity and promotional material distributed free of charge on board by such designated airline.
 - b. The material destined for the repair, maintenance or servicing of aircrafts used by the Designated Airline operating the agreed services, as well as the goods, required for the operation of the aircraft used by the designated airline, provided that such material is not **introduced in the country** and remain under customs control, within the limits of the zones indicated in the international airports or authorized locations, while awaiting its use, both in the aircrafts and in the technical services on ground.
3. Pursuant to the internal regulations, the equipment and items referred to in paragraph 2 above may be unloaded in the territory of the other Party only with prior approval of the customs authorities of that other Party. Such equipment and items should remain under supervision or control of the above-referred customs authorities until they are re-exported or otherwise removed in accordance with the customs regulations.

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, aviation security, immigration, passports, customs, currency, 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 nor 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.
4. The control of passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Party and not leaving the reserved areas at the airport for such purposes shall be governed by the internal regulations of each Party. Pursuant to the internal legislation, any baggage and cargo in transit shall be tax exempted.

ARTICLE 8 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Party 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 9(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 9 – AVIATION SAFETY

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain or administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of 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 the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 10 – USER CHARGES

1. 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 shall be non-discriminatory, equitably apportioned among the different categories of users. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines performing similar air 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 and shall encourage the competent authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles set forth in this Article. 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 11 – 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 Explosives for the Purpose of Detection signed in Montreal on 1st 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 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 may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Party for entry to, 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. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, 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 12 – 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 or 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 airlines of each Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation 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 freely convertible currencies.
6. Each Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.
7. The Designated Airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the territory of the other Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.
8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph 7 of this Article, each Designated Airline of one Party shall have the right to select in the territory of the other Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.
9. The Designated Airlines of one Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph 7 of this Article, in whole or in part, for

other airlines serving the same airport in the territory of the other Party, provided, where required, they are duly certified and authorized by the local aeronautical authority.

10. 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 users are not misled as to the facts concerning such transportation.
11. 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 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.
12. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the territory of the other Party.

ARTICLE 13 – CODE SHARING

1. The designated airline(s) of both Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements with:
 - a. an airline or airlines of the same Party;
 - b. an airline or airlines of the other Party;
 - c. an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or permits similar arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from or through such third country;
2. Such cooperative marketing arrangements shall be submitted to and accepted by the aeronautical authorities concerned, provided all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.
3. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
4. The designated airlines of each Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Party, and are part of an international flight.

ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Party shall grant to the designated airlines of the other Party the right to transfer the excess receipts over expenditures earned from air transportation sales including ancillary services, by that designated airline in the territory of the first Party, sale of other products and additional services as well as the commercial interest accrued on such receipts (including interest accrued on deposits awaiting to be transferred). Such transfers shall be made in any convertible currency, according to the national legislation, foreign exchange regulations and exchange rate in force on the transfer date.
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 – APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Party shall submit for approval to the aeronautical authority of the other Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.
2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the aeronautical authority of the Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 16 – TARIFFS

1. Each Party shall allow its tariffs to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Neither Party shall require the designated airlines to consult other airlines about the Tariffs they charge or propose to charge.
2. Each Party may request that tariffs charged or to be charged by the designated airlines of the other Party, from or to its territory, shall be filed to their aeronautical authorities according to the procedures specified on their own legislation.
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. The intervention of the Parties shall be limited to: avoiding anti-competitive practices on the part of the airlines, in accordance with their national legislation.

ARTICLE 17 – EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Parties shall exchange 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 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 Article 4, 9 and 11 and with the exception of interpretation, such consultations may be held directly between the Aeronautical Authorities through discussions or correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Parties. Consultations concerning the interpretation of this Agreement shall be made through diplomatic channels and shall begin within a period of sixty (60) days from 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 and should be a national of a State, which has diplomatic relations with both Parties.
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 – AMENDMENT OF AGREEMENT

1. Amendments to this Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last written notification through diplomatic notes confirming that the Parties have fulfilled their internal procedures necessary for this purpose.
2. Any amendment to the Annex of this Agreement, regarding to its technical or operational components, can be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Parties. Such amendments shall become effective upon confirmation through an exchange of Diplomatic Notes between the Parties.

ARTICLE 21 – IMPLEMENTATION OF MULTILATERAL AGREEMENTS

If a multilateral agreement on air transport enters into force in relation to both Parties, any inconsistency between their obligations under this Agreement shall be resolved between the Parties.

ARTICLE 22 – REGISTRATION

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

ARTICLE 23 – TERMINATION

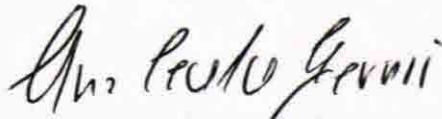
1. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn before the expiry of this period.
2. 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 24 – ENTRY INTO FORCE

This Agreement will have an indefinite duration and shall enter into force on the date of receipt of the last of the notifications by which the Parties communicate each other, through diplomatic channels, compliance with the procedures required by their respective legal systems.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate, in Arabic, Spanish 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 Lima, on this 2 day of June, 2023.



**FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF PERU**



**FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED ARAB EMIRATES**

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the Designated Airlines of the United Arab Emirates

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	POINTS BEYOND
Any points in UAE	Any point(s)	Any point in Peru	Any point(s)

Section 2

Routes to be operated by the Designated Airlines of Peru

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	POINTS BEYOND
Any points in Peru	Any point(s)	Any point in UAE	Any point(s)

Operation of the agreed services

1. The Designated Airlines of both Parties may, on any or all flights: omit calling at any or all intermediate or beyond points; serve points within the territory of each Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use own or leased aircraft –dry or wet leased- according to the procedures established in their own legislation, provided that this does not result in the exercise by a leasing airline of traffic rights to which it is not entitled.
2. The designated airline(s) of both Parties are entitled to exercise, in any type of service, whether passenger, cargo or a combination service, full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate and/or beyond point(s) without any restriction whatsoever.