مرسوم اتحادي رقم (96) لسنة 2018
بالتصديق على اتفاقية بين حكومة الدولة وحكومة جمهورية ملاوي في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

نحن خليفة 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 موافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،

رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية بين حكومة الدولة وحكومة جمهورية ملاوي في شأن خدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة دبي بتاريخ 01 نوفمبر 2017، والمرفق نصوصهما.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية.

خليفة بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة – أبوظبي:
بتاريخ: 9 / شعبان/ 1439هـ
الموافق: 25 / أبريل / 2018م

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية ملاوي

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية ملاوي (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

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

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

ورغبة منهما في المساهمة في تطوير الطيران المدني الاقليمي والعالمي؛

رغبة منهما بعقد اتفاقية بغية إقامة خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما بأن كفاءة وتنافسية خدمات النقل الجوي العالمي تعزز التجارة ورفاهية المستهلكين والنمو الاقتصادي؛

ورغبة منهما في ضمان أعلى معايير السلامة والأمن في خدمات النقل الجوي العالمي والتأكيد من جديد عن بالغ قلقهم ازاء الأعمال والتهديدات ضد الطائرات والتي تعرض سلامة الأفراد والممتلكات للخطر والتي تؤثر بشكل سلبي على عمليات الخدمات الجوية وتقوض ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

التعاريف

1- لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، عبارة:

أ. "سلطات الطيران" فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص حكومة جمهورية ملاوي، وزارة المواصلات والأشغال العامة ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

ب. " الخدمات المتفق عليها" تعني الخدمات الجوية المنتظمة على الخطوط المحددة في ملحق هذه الاتفاقية من أجل نقل الركاب والشحن؛

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

د. "خدمات جوية" و "خدمات جوية دولية" و"مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة 96 من المعاهدة؛

ه. "الشحن" يشمل البريد؛

و. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل أي ملحق اعتمد بموجب المادة 90 وأي تعديل للمعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل اعتمد من قبل كلا الطرفين المتعاقدين؛

ز. "مؤسسة النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها أحد الطرفين المتعاقدين وتم تخويلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 4 من هذه الاتفاقية؛

ح. "الخطوط المحددة" تعني الخطوط المحددة في ملحق هذه الاتفاقية؛

ط. "التعرفات" تعني الأسعار أو الرسوم التي يتم دفعها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار أو الرسوم بما في ذلك الأسعار أو الرسوم وشروط الوكالة والخدمات الإضافية الأخرى باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ي. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛ و

ك. "ر سوم الا ستخدام" تعني الر سوم التي تفر ضها الجهات المخولة على مؤ سسات النقل الجوي أو يسمح بفر ضها مقابل ا ستخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضـــائع الشحن؛

2- أي ملحق لهذه الاتفاقية يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وجميع الاشارات الى هذه الاتفاقية، مالم ينص على خلاف ذلك، تنطبق على الملحق.

المادة 2
تطبيق الاتفاقية

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة التي تنطبق على الخدمات الجوية الدولية.

المادة 3
منح الحقوق

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله من تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الخطوط المحددة في الملحق.

2- وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد أثناء تشغيل خدمة متفق عليها على خط محدد 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 .

ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المعينة على الخطوط المحددة 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 المتعاقدين، 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 نقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق تحميل ركاب وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر والتفريغ في نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

5- 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 الخدمات وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة لهذه الطرق بما في ذلك منح الحقوق الضرورية لتسهيل استمرار التشغيل في ظل هذه الظروف.

المادة 4

تعيين مؤسسات النقل الجوي

1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخدمات 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 الخدمات الجوية المتفق عليها. 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.

2- عند استلام التعيين، تقوم سلطة الطيران لدى الطرف المتعاقد الأخر، مع مراعاة شروط الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة، بمنح هذه المؤسسة المعينة تصاريح التشغيل اللازمة دون تأخير وفقا للفقرة (1) من هذه المادة.

3- يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية طبقا لأحكام المعاهدة.

4- في حال لم تقتنع سلطة الطيران المدني لدى أي من الطرفين المتعاقدين من أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد مواطنيه يحق لها أن:

أ. رفض منح تصريح التشغيل المشار اليه في الفقرة 2 من هذه المادة؛ أو

ب. فرض الـ شروط التي تراها ضرورية على ممار سة مؤ سـ سة النقل الجوي المعينة للحقوق الممنوحة بموجب الفقرة 2(ج) من المادة 3 لهذه الاتفاقية.

5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم إصدار ترخيص تشغيل لها أن تشغل الخدمات المتفق عليها كلياً أو جزئياً التي تم بشأنها التعيين، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقا لأحكام المادة 9 من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

المادة 5

إلغاء وتحديد التراخيص

1. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد بتقييد التراخيص المشار إليها في المادة 4 من هذه الاتفاقية الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر، أو تعليق أو الغاء هذه التراخيص أو فرض شروط في أي وقت خلال ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق وذلك في الحالات التالية:

أ. فشل مؤسسة النقل الجوي في الالتزام بالقوانين الوطنية واللوائح المطبقة بصورة معتادة من قبل سلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد ووفقاً للمعاهدة؛ أو

ب. عدم اقتناع سلطات الطيران المدني لدى ذلك الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية والإدارة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي تقع في يد الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي أو مواطنيه؛ أو

ج. فشل مؤسسة النقل الجوي في العمل طبقا للشروط الموضوعة بموجب هذه الاتفاقية.

2. ما لم يكن العمل الفوري ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين الوطنية واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأخر وفقاً لما تنص عليه المادة 17.

المادة 6

تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحة جوية دولية من إقليمه على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأخر.

2- تسري القوانين واللوائح المتعلقة بأمن الطيران أوالهجرة أوالجوازات أو وثائق السفر المعتمدة أو الحجر الصحي أوالجمارك أوالعملات أوالصحة والنظام الصحي لأحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول وبقاء أو مغادرة من اقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع التي تقلها طائرة مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأخر أثناء التواجد في اقليم الطرف المتعاقد الأول.

3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لمؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 7
العبور المباشر

يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية . تعفى الأمتعة والبضائع في العبور المباشر من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة.

المادة 8
خدمات المطارات ورسوم الاستخدام

1- 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، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أعلى بذلك من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تمارس نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.

2- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية أو يسمح للجهات المسؤولة أن تمنح أفضلية لمؤسسات النقل الجوي التابعة له، أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تمارس نفس العمليات الدولية باستخدام المطارات والخطوط الجوية وخدمات الحركة الجوية والتسهيلات الأخرى التي تقع ضمن إدارته.

3- على كل طرف متعاقد 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 9

الموافقة على جداول الرحلات

1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الأخر جدول رحلات للخدمات المتوقعة للموافقة عليها قبل ثلاثين (30) يوماً من افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة والاعدادات ومدة الصلاحية.

2- في حال وجود أي تعديلات على جدول الرحلات، يتعين على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم الى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الأخر هذه التعديلات للموافقة عليها.

3- إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعينة أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقة بجداول الرحلات المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الأخر المعني.

المادة 10

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، 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- يتعهد كل طرف متعاقد 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 يجوز فرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، بشكل منفصل أو مجتمع). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات المتفق عليها.

4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز الطائرات المشـــغلة من قبل مؤســـســـات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر، إلا بما تقتضـــيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 16 من المعاهدة.

5- يمتنع أي من الطرفين المتعاقدين عن أن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر شرط الرفض الاول أو شرط نسبة التحميل أو رسوم عدم الممانعة أو أي شروط أخرى تخص السعة أو التواتر أو الحركة الجوية وتكون مخالفة لمقاصد هذه الاتفاقية.

المادة 11
النشاطات التجارية

1- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الأخر لتنشـــيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في أن تحضر وتســـتبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشـــغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها من الموظفين والممثلين اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

3- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة 2 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 الأخر، أو عن طريق اســـتخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في اقليم ذلك الطرف المتعاقد.

4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسبا، 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 بعملات قابلة للتحويل الحر.

5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الأخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.

6- 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.

7- 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.

8- على أساس المعاملة بالمثل وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (6) 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.

9- يجوز السماح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أيضاً أن توفر خدمات المناولة الأر ضية المبينة في الفقرة (6) من هذه المادة جزئياً أو كلياً لمؤســـســـات النقل الجوي الأخرى التي تخدم نفس المطار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

10- يـ سمح ودون أي قيود لمؤ سـ سات النقل الجوي المعينة والمقدمين غير المبا شرين لخدمات نقل الشحن لدى الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي استخدام أي و سيلة نقل سطحي للشحن من والى أي نقاط داخل او خارج إقليمي الطرفين أو اقليم طرف ثالث بما في ذلك نقل من والى مطارات بتـ سهيلات جمركية، بما في ذلك في حالة الانضباط حق نقل البضائع المحفوظة في مستودع البضائع لحين دفع الرسوم الجمركية بموجب القوانين والنظم المطبقة. ويتاح لمثل هذه البضائع حيثما تنقل سطحا أو جوا الدخول الى تجهيزات معالجة الجمارك. ويجوز لمؤ سـ سات النقل الجوي أن تختار أن توفر خدمات النقل الـ سطحي بنفـ سها أو من خلال ترتيبات مع ناقل سطحي آخر بما في ذلك خدمات نقل سطحي تشغلها مؤسسة نقل جوي اخرى أو موفرين غير المبا شرين لخدمات النقل الـ سطحي للشحن. يمكن لهذا النوع من النقل متعدد الو سائط أن يعرض كخدمة متكاملة عابرة بسعر موحد يشمل النقل الجوي والسطحي مجتمعين بشرط الا يلتبس الأمر على الشاحنين فيما يتعلق بحقائق هذا النقل.

11- يـ سمح لمؤ سـ سات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي تقديم خدمات نقل الركاب بنفســـها أو من خلال ترتيبات تعاونية مع مقدمي خدمات النقل الـ سطحي الذين يمتلكون الترخيص المنا سب لتوفير خدمات النقل الســـطحي من أي نقاط في اقليمي الطرفين المتعاقدين وفيما وراء. لا يخضـــع مقدمي خدمات النقل الســـطحي الى القوانين واللوائح التي تحكم مقدمي خدمات النقل الجوي من منطلق أن خدمات النقل الســـطحي هذه تقدمها مؤســـســـات النقل الجوي بنفـ سها. من الممكن تقديم خدمات النقل بوا سطة الو سائط المتعددة كخدمات عابرة أو بـ سعر واحد يـ شمل النقل الجوي والنقل الـ سطحي مجتمعاً شريطة اعلام المـ سافر و شركات الـ شحن عن مقدمي هذه الخدمة. يحق لمقدمي خدمات النقل الـ سطحي ان تقرر في الدخول في الترتيبات التعاونية المذكورة أعلاه. يجوز لمقدمي خدمات النقل الـ سطحي ان تأخذ في عين الاعتبار لاتخاذ القرار بـ شأن أي ترتيبات تعاونية مـ صلحة المستهلك والقيود الفنية والاقتصادية وقيود الحيز أو السعة.

12- تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 12
المشاركة بالرمز

1- 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 أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.

2- قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسئول عن المسؤولية المدنية والأمور المتعلقة بعلاقات المسافرين و الأمن و السلامة و التسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.

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

4- في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مباعة، التأكد من أن الشاري يعلم تماما 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 الشاري.

5- 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 13

الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- يعفي كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد 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 أشياء مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والأشياء 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 والزي الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة لأغراض الحجز وإصدار التذاكر وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعينة دون مقابل.

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

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

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

ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين 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 المتعاقد المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

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 المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد 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 المتعاقدين 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 المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 14
التعرفات

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

2- يجوز لسلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل الأسعار التي تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 30 يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد الأسعار خلال مهلة أقصر، تدخل الأسعار حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

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

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

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

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

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

5- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن الأسعار 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، يتعين عليها لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص الأسعار التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضي، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل الأسعار التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك .

المادة 15

تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 (ويشمل ذلك الفوائد المحصلة على الايداعات قيد التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقا للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية أو في حالة عدم وجود اسعار صرف رسمية، تتم هذه التحويلات على أساس اسعار الصرف السائدة للدفعيات الجارية.

2- في حال قيام أحد الطرفين المتعاقدين بفرض قيود على تحويل فائض الايرادات المحصلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر، جاز لذلك الطرف المتعاقد الاخر فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاول.

3- 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 16
توفير المعلومات

1- على سلطات الطيران 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 الأخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.

2- على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذاك الطرف المتعاقد الأخر والتي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة 17
المشاورات

1- تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تطبيق وتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب وتعديل هذه الاتفاقية وملحقاتها.

2- تكون هذه المشاورات ، شفاهة أو كتابة، وأن تبدأ في غضون (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 18
تسوية النزاعات

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

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

3- 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 (3) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا له خلال فترة 60 يوما من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال 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 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 30 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.

4- 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 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 المتعاقدين، 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 المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال 15 يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذه الإيضاحات خلال 15 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

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

9- مع مراعاة القرار النهائي لهيئة 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 3(ب) من هذه المادة.

10- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة 8 من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الأخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم.

المادة 19

التوافق مع المعاهدات والاتفاقيات متعددة الأطراف

تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، تم تعديلها بالقدر اللازم وذلك لتتوافق مع أي معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف والتي من الممكن أن تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة 20

أمن الطيران

1- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان التزامهما في علاقاتهما المتبادلة 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 المتعاقدان 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 مونتريل بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

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

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

5- يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق على الطرفين المتعاقدين.

6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 4 من هذه المادة والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.

7- 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.

8- على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين ضد الطيران المدني.

9- 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 الأخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

10- 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 تدخلي غير مشروع وهي على أرضه بقائها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطواقمها.

11- عندما تكون لدى طرف متعاقد أســـس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لـ سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم التو صل إلى اتفاق مرض خلال خم سة ع شر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساسا لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، 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 المتعاقد الآخر بالتقييد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة 21

سلامة الطيران

1- على كلا الطرفين المتعاقدين اعتبار شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر سارية المفعول، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

2- يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بـ شهادات الـ صلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل طرف ثالث بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

3- 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 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

4- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في المناطق المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل المعايير التي تم تحديدها في ذلك الوقت بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بمعايير المنظمة الدولية للطيران المدني. على الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب خلال مدة يتم الاتفاق عليها.

5- وفقاً للمادة 16 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين 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 شريطة الا يؤدي هذا الفحص الى تأخير غير معقول لعمليات الطائرة. بخلاف ما تنص عليه المادة 33 من المعاهدة، ان الغرض من هذا الفحص التحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة

الظاهرية للطائرة ومعداتها بتوافق مع المعايير المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد الحق في تعليق أو تغيير تصريح التشغيل لمؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر عندما يكون من الضروري اتخاذ اجراء عاجل لضمان سلامة عمليات الطيران.

المادة 22
تسجيل الاتفاقية والتعديلات

يتوجب على أي من الطرفين المتعاقدين تقديم هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها لديها.

المادة 23
تعديل الاتفاقية

1- يتم تحقيق أي تعديلات على هذه الاتفاقية، باستثناء تعديلات الملحق، يتفق عليها الطرفين المتعاقدين من خلال تبادل وثائق التصديق وتدخل حيز التنفيذ في التاريخ عندما يقوم كلا الطرفين المتعاقدين اخطار احدهما الآخر باكتمال الإجراءات القانونية الوطنية.

2- يجوز تعديل ملحق هذه الاتفاقية كتابة أو من خلال المشاورات بين سلطات الطيران ويتم تحقيق هذا التعديل في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان.

المادة 24
إنهاء الاتفاقية

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً برغبته في إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.

2- في هذه الحالة تنهي هذه الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.

3- وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة 25

دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

يتم العمل بهذه الاتفاقية وتدخل حيز التنفيذ بعد إخطار كل طرف متعاقد للآخر عبر القنوات الدبلوماسية بأن الطرفين المتعاقدين قد استوفيا إجراءاتهما القانونية الوطنية.

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

تم تحريرها في مدينة دبي في هذا اليوم الأول من شهر نوفمبر عام 2017م

عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

عن حكومة جمهورية ملاوي

الملحق

جدول الطرق

القسم 1:

الطرق المســـتخدمة من قبل مؤســـســـات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	نقاط متوسطة	نقاط في ملاوي	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في ملاوي	أي نقاط

القسم 2:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية ملاوي :

نقاط في ملاوي	نقاط متوسطة	نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	نقاط فيما وراء
أي نقاط في ملاوي	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 المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريد؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم؛ وأن تخدم النقاط الواقعة داخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بأي تشكيلة كانت؛ وأن تنقل حركتها المرورية 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 (استئجار بدون خدمات أو استئجار شامل).

2- يسمح للناقلات المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين الجمع بين نقطتين في اقليم الطرف المتعاقد الأخر (المسار المزدوج) عند توفير تشغيل الخدمات دون ممارسة حقوق نقل بين هاتين النقطتين (النقل الداخلي من قبل مؤسسة نقل جوي أجنبية).

3- تمارس الناقلات الجوية المعينة من قبل الطرفين عند تشغيلها للخطوط المتفق عليها و لأي نوع من تلك الخدمات (ركاب أو شحن بشكل منفصل أو مجتمع) حقوق النقل الجوي وفق الحرية الخامسة بين النقاط المتوسطة و النقاط فيما وراء دون أي قيود.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALAWI

FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the United Arab Emirates and the Government of the Republic of Malawi (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Acknowledging the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between peoples of the two countries;

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

   a. "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority and in the case of the Government of the Republic of Malawi, the Minister of Transport and Public Works or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

   b. "Agreed Services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo;

   c. "Agreement" means this agreement, its annex drawn up in application thereof, and any amendment to the agreement or to the annex;

   d. "Air Services", "International Air Services", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

   e. "Cargo" includes mail;

   f. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Convention so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

   g. "Designated Airline" means an airline which has been designated by a Contracting Party and authorised by the other Contracting Party in accordance with Article 4 of this Agreement;

   h. "Specified Routes" means routes specified in the Annex of this Agreement;

   i. "Tariff" means prices or charges to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo; and the conditions under which those prices or charges apply, including prices or charges and conditions for agency and other auxiliary services; but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

   j. "Territory", in relation to a State, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and,

   k. 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. Any Annex to this Agreement shall form an integral part of this Agreement and all references to this Agreement, unless otherwise expressly provided, shall apply to the said Annex.

ARTICLE 2
APPLICABILTY OF THE CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to those provisions of the Convention which are applicable to international air services.

ARTICLE 3
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a particular route, the following rights:

   a. to fly across the Territory of the other Contracting Party, without landing;

   b. to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

   c. to make stops in the Territory of the other Contracting Party, at the points named on the specified routes, for the purpose of taking on board and/or discharging international traffic in passengers, baggage and cargo separately or in any combination, while operating the Agreed Services.

3. Additionally, the airline(s) of each Contracting 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 the designated airline of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbance or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate

re-arrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

ARTICLE 4
DESIGNATION OF AIRLINES

1. The Aeronautical Authority of each Contracting 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 by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

2. Upon receipt of notice of such designation, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airlines designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorisation.

3. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Where the Aeronautical Authority of either Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, it shall have the right to:

   a. refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article; or

   b. to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in paragraph 2 (c) of Article 3 of this Agreement.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that a timetable established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 5
REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATIONS

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 of this Agreement, to revoke or suspend such

authorizations or impose conditions, at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned in the event of:

a. failure by the airline to qualify under or to comply with the national laws and regulations normally applied by the Aeronautical Authorities of that Contracting Party in conformity with the Convention;

b. the Aeronautical Authorities of that Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

c. the airline failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the national laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 17.

ARTICLE 6
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The national laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft within its territory shall apply to the airlines of the other Contracting Party.

2. The national laws and regulations relating to immigration, passports or other approved travel documents or quarantine, aviation security, customs, currency, health and sanitation of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, baggage, crew and cargo shall apply to passengers, baggage, crew and cargo carried by the aircraft of the airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Each Contracting Party agrees not to give preference to its own designated airline or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 7
DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party or not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to

no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 8
AIRPORT SERVICES AND USER CHARGES

1. Neither Contracting 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 Contracting 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.

2. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the use of airports, airways, air traffic services and the other associated facilities under its control.

3. Each Contracting 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 9
APPROVAL OF TIMETABLES

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and period of validity.

2. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

3. If a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission from the Aeronautical Authorities of the Contracting Party concerned.

ARTICLE 10
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

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

2. Each Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 16 of the Convention.

5. Neither Contracting Party shall impose on the designated airlines of the other Contracting 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 11
COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of such other Contracting Party.

4. The designated airlines of each Contracting 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 Contracting Party. For this purpose, the designated airlines shall have the right to use its own transportation documents. The designated airline of each Contracting 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 Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.

6. Each Contracting 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 Contracting 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 6 of this Article, each designated airline of one Contracting Party shall have the right to select in the territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.

9. The designated airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph 6 of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the territory of the other Contracting Party.

10. In connection with international air transportation, the designated airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting 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.

11. In connection with international air transportation, the designated airlines of each Contracting 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 Contracting 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.

12. The above activities shall be carried out, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 12
CODE SHARING

1. The designated airline(s) of both Contracting 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 (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.

2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.

3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying routing rights and /or traffic rights and authorizations.

4. 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.

5. The designated airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 13
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom 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, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for use 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, staff uniforms, computers and ticket printers used by the designated airline for reservations and ticketing, 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.

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 Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;
   b) retained on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that territory;
   c) taken on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting 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 Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting 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 Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 14
TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs to be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the designated airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its territory by designated airlines of both Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this article, neither Contracting 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 Contracting Party for international air transportation.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

   (a) Prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour 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 Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting 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.

ARTICLE 15
TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting 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, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting 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 Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Contracting Party.

3. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting 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 Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 16
PROVISION OF INFORMATION

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

ARTICLE 17
CONSULTATIONS

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, satisfactory compliance with, and amendment of the provisions of this Agreement including its Annex.

2. Such consultations may be through discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually agreed.

ARTICLE 18
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting 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 Contracting Parties do not agree to mediation, or if a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.

9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting 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 Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph 8 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 19
CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS / AGREEMENTS

This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to be amended to the extent necessary so as to conform with any multilateral convention or agreement which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 20
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, 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 Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board of Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at the Hague on 16 December 1970, the Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relationship, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions as are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting 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 Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions, referred to in paragraph 4 of this Article above, applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or sojourn in, the territory of that other Contracting Party.

7. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to apply security controls to passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

8. Each Contracting Party shall give positive consideration for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

9. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting 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.

10. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting 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.

11. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 21
AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contacting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days on the receipt of that request.

4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 3 of this Article that meets the standards established at the time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the standards of the International Civil Aviation Organisation. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

5. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided 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 documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at the time pursuant to the Convention.

6. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 22
REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

Either of the Contracting Parties shall submit this Agreement and any subsequent amendments thereto, except amendments to the Annex, to the International Civil Aviation Organisation (ICAO) for registration.

ARTICLE 23
AMENDMENT OF THIS AGREEMENT

1. Any amendment of this Agreement, excluding the Annex, agreed to by the Contracting Parties, shall be effected by an exchange of notes and shall enter into force on the date when both Contracting Parties shall have notified each other of compliance with their nationally required legal procedures.

2. The Annex to this Agreement may be amended in writing or through consultations between the Aeronautical Authorities and such amendment shall take effect on a date to be determined by them.

ARTICLE 24
TERMINATION OF AGREEMENT

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

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

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

ARTICLE 25
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force when both Contracting Parties shall have notified each other, through the diplomatic channels, of compliance with their nationally required legal procedures.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned thereunto duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in 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 Dubai on this 1st day of November of the year 2017

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALAWI

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

Routes to be operated by the designated airlines of the United Arab Emirates (UAE):

POINTS IN UNITED ARAB EMIRATES	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN MALAWI	POINTS BEYOND
Any points in the UAE.	Any	Any points in Malawi	Any

SECTION II

Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Malawi (Malawi):

POINTS IN MALAWI	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN UNITED ARAB EMIRATES	POINTS BEYOND
Any points in Malawi	Any	Any Points in the UAE	Any

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the Territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that Territory; serve points within the Territory of each Contracting 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 owned or leased (dry or wet) aircraft.

2. The Designated Airline (s) of one Contracting Party are permitted to combine points in the territory of the other Contracting Party (co-terminalization) while operating a service without exercising traffic rights between these points (cabotage).

3. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate or beyond point(s) without any restriction whatsoever.