مرسوم اتحادي رقم (5) لسنة 2017
بالتصديق على اتفاقية بين حكومة الدولة وحكومة جمهورية أوغندا
بشأن 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 أوغندا بشأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة دبي بتاريخ 6 أكتوبر 2015، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

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

خليفة بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة بأبوظبي:–
بتاريخ : 11 ربيع الآخر 1438هـ
الموافق : 9 يناير 2017م

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية أوغندا

بشأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

تمهيد

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

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

رغبة منهما بعقد اتفاقية تكملة للمعاهدة المذكورة بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة (1)
التعاريف

لأغراض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

1- عبارة "**المعاهدة**" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة 90 من هذه المعاهدة و أي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 من المعاهدة و أصبح ساري المفعول أو تمت وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛

2- عبارة "**سلطات الطيران**" تعني، فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص حكومة جمهورية أوغندا تعني وزير الأشغال و النقل؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

3- عبارة **مؤسسات النقل الجوي المعينة**" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 4 من هذه الاتفاقية؛

4- عبارة "**الإقليم**" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛

5- عبارات "**خط جوي**" و "**خط جوي دولي**" و"**مؤسسة نقل جوي**" و "**الهبوط لأغراض غير تجارية**" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة.

المادة (2)
قابلية تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة طالما أن تلك الأحكام تسرى على النقل الجوى العالمي.

المادة (3)
منح حقوق النقل

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية المتعلقة بالخدمات الجوية العالمية المنتظمة الآتية:

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه.

ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.

2- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة فى هذه الاتفاقية بغرض تأسيس خدمات جوية عالمية منتظمة على الطرق المحددة فى الجزء الخاص بالجدول/الجداول الملحقة بهذه الاتفاقية. هذه الخدمات والطرق يطلق عليها "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق المحددة" على التوالي.

3- أثناء تشغيلها للخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة و بالإضافة إلى الحقوق المحددة فى الفقرة (1) من هذه المادة، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، بحق التوقف فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر فى النقاط المحددة فى جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية بغرض تحميل و إنزال ركاب و شحن و يشمل البريد مجتمعاً أو كل على حده.

4- ليس في نص الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على انه 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.

المادة (4)

التعيين والترخيص

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها فى الخطوط المحددة.

2- عند استلام كتاب التعيين يقوم الطرف المتعاقد الآخر، و مع مراعاة شروط الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة، بمنح هذه المؤسسة المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير.

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

4- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق المنصوص إليها في المادة 3 من هذه الاتفاقية، في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياه.

5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخدمات المتفق عليها بشرط إن التعرفة/التعرفات التى تم تحديدها وفقاً للمادة 11 من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة لهذه الخدمة.

المادة (5)
إلغاء و تعليق تراخيص التشغيل

1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها للحقوق المحددة في المادة 3 من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائما من الشروط، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. في حال لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها في يد أحد رعاياه؛

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بقوانين ولوائح سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق؛

ج. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقا للشروط الموضوعة بموجب هذه الاتفاقية.

2- ما لم يكن الإلغاء الفوري أو التعليق أو فرض الشروط المذكور فى الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع مخالفات أخرى للقوانين و اللوائح، يمارس هذا الحق فقط بعد المشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (6)
الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- تعفي الطائرات المستخدمة فى الخدمات الجوية العالمية بواسطة مؤسسات النقل الجوى المعينة بواسطة كل طرف وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيوتها وخزين الطائرة (و يشمل ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) على متن مثل هذه الطائرات من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش و الرسوم المماثلة عند وصولها فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط بقائها على متن الطائرة إلى حين إعادة تصديرها أو استهلاكها على متن الطائرة خلال جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.

2- تطبق لإعفاءات من نفس الرسوم الجمركية و الضرائب المباشرة باستثناء رسوم الخدمات المقدمة:

أ. خزين الطائرات المحمول على متن الطائرات فى إقليم طرف متعاقد ضمن حدود موضوعة بواسطة السلطات المختصة للطرف المتعاقد المذكور، و لأغراض استعمالها على متن طائرة مغادرة و مستخدمة فى خدمات جوية عالمية للطرف المتعاقد الآخر.

ب. قطع الغيار التى يتم إدخالها فى إقليم أى من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح طائرة مستخدمة فى النقل الجوى العالمي بواسطة الناقلات الجوية المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر.

ج. الوقود و الزيوت المزود بها فى إقليم طرف متعاقد لطائرة مغادرة تابعة لمؤسسة نقل جوى للطرف المتعاقد الآخر و مستخدمة فى خدمة جوية عالمية حتى مع كون هذا الوقود و الزيوت مستخدمة فى جزء من الرحلة داخل إقليم الطرف الذي تم تزويد المواد فيه.

المواد المشار إليها فى الفقرات (أ) و (ب) و (ج) قد يطلب وضعها تحت إشراف أو رقابة سلطات الجمارك.

3- 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 يجوز تفريغها بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

4- أى رسوم تفرض أو يسمح بفرضها بواسطة أى طرف متعاقد لاستخدام المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أى طرف متعاقد لا يجب أن تكون أعلى من تلك التى تدفعها طائراته هو المستخدمة فى الخدمات الجوية الدولية المنتظمة.

المادة (7)
تطبيق التشريعات الوطنية

1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة إقليمه للركاب والأطقم والشحن مثل اللوائح الخاصة بالدخول والتخليص والهجرة والجوازات و الجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي يتم الالتزام بها بواسطة أو نيابة عن هؤلاء الركاب والأطقم و الشحن عند الدخول والمغادرة و أثناء التواجد إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

2- القوانين واللوائح التي يطبقها احد الطرفين المتعاقدين والخاصة بدخول إلى ومغادرة إقليمه بواسطة الطائرات المستخدمة في ملاحة جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحة وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، يتم تطبيقها.

3- تحتفظ السلطات المختصة لطرف متعاقد بحق، دون تأخير غير معقول، تفتيش طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو مغادرتها وتفتيش الشهادات والوثائق الأخرى المحددة بواسطة المعاهدة.

المادة (8)
المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

1- تكون هناك فرص عادلة و متساوية لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين اقليمي البلدين.

2- عند تشغيلها للخدمات المتفق عليها تأخذ مؤسسات النقل الجوي المعينة للطرفين المتعاقدين فى اعتبارها مصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر بصورة غير ملائمة على الخدمات التي تقدمها الأخيرة على كل أو جزء من نفس الطرق.

3- الخدمات المتفق عليها التى توفرها مؤسسات النقل الجوى المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين يجب أن تكون ذات صلة وثيقة باحتياجات الجمهور للنقل في الطرق المحددة وأن يكون هدفها الرئيس توفير سعة كافية بنسبة حمولة معقولة لنقل الحركة الحالية والمتوقعة بصورة معقولة للركاب والشحن، ويشمل البريد، المنطلقة من أو المتجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل المعنية. توفير نقل الركاب والشحن ويشمل البريد المحمولة من أو المفرغة في نقاط في الطرق المحددة في أقاليم

دول غير تلك التى عينت مؤسسات النقل الجوى المعنية، تحت على أساس المبادئ العامة إن السعة المعروضة يجب أن تكون ذات علاقة بـ:

أ. احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعنية؛

ب. احتياجات الحركة في المناطق التى تعبرها الخدمات المتفق عليها مع الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الأخرى التى تقدمها الناقلات الجوية للدول التى تتكون منها المنطقة؛ و

ج. احتياجات التشغيل للناقلات العابرة.

المادة (9)
توفير معلومات التشغيل

1- تقدم مؤسسات النقل الجوي المعينة لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، قبل أطول فترة ممكنة من بدء التشغيل، للتصديق جداول الرحلات ويشمل ذلك معلومات عن نوعية الطائرات المستخدمة.

2- تطبق الإجراءات المنصوص عليها في هذه المادة على أي تعديلات متعلقة بالخدمات المتفق عليها.

المادة (10)
أمن الطيران

1- إن تأكيد سلامة الطائرات المدنية و ركابها وأطقمها وباعتباره شرطاً جوهرياً مسبقاً لتشغيل الخدمات الجوية العالمية، يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع (وبصفة خاصة التزاماتهما بموجب معاهدة شيكاغو، والمعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988) يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

2- 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.

3- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة معايير أمن الطيران المطبقة لديهما و الممارسات الموصى بها بواسطة المنظمة الدولية للطيران المدنى والمعينة كملاحق للمعاهدة و 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. فى هذه الفقرة الإشارة إلى معايير أمن الطيران تشمل أى اختلافات يعان عنها الطرف المتعاقد المعنى و على كل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر مسبقاً بأي اختلافات ينوى إعلانها.

4- 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 وان تلك الإجراءات يتم تعديلها للتعامل مع أى أخطار إضافية. يوافق الطرفان المتعاقدان على أن ناقلاته الجوية يمكن أن يطلب منها مراعاة أحكام امن الطيران المشار إليها فى الفقرة (3) المطلوبة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو الخروج من أو البقاء فى إقليم ذلك الطرف الآخر. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5- 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.

6- 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. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساسا لإيقاف أو إلغاء أو تحديد أو فرض شروط على تصريح التشغيل أو

الإذن الفني لطائرات الطرف المتعاقد الآخر. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة الثلاثين (30) يوماً.

المادة (11)

التعرفات

1- لأغراض الفقرات التالية يقصد بعبارة "تعرفه" السعر الذي يدفع مقابل ترحيل الركاب والعفش والشروط التي تطبق على أساسها تلك الأسعار ويشمل ذلك أسعار وشروط الوكالات والخدمات المصاحبة الأخرى باستثناء المقابل وشروط نقل البريد.

2- التعرفة التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي لطرف متعاقد للنقل من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ينشأ عند مستويات معقولة، مع الأخذ في الاعتبار الواجب لجميع العوامل ذات الصلة، بما في ذلك التكلفة التشغيلية والربح المناسب، والتعرفات من مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

3- التعرفات المشار إليها فى الفقرة (2) من هذه المادة، إذا كان ذلك ممكناً يتم الاتفاق حولها بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع شركات طيران أخرى تشغل في كل أو جزء من الطريق وكل ما كان ذلك ممكناً يتم التوصل لمثل هذا الاتفاق باستخدام الآلية التى يستخدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي لتحديد التعرفات.

4- التعرفة التى يتم الاتفاق حولها تقدم لسلطتي الطيران لدى الطرفين المتعاقدين قبل تسعين (90) يوماً على الأقل من الموعد المقترح لبدء العمل بها للموافقة عليها. في حالات خاصة يمكن تقديمها خلال فترة اقل بموافقة السلطات المذكورة.

5- يجوز أن تصدر هذه الموافقة صراحة، إذا لم يصدر أى من الطرفين المتعاقدين عدم موافقته خلال ثلاثون (30) يوماً من تاريخ التقديم وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة تعتبر التعرفة موافقاً عليها. فى حالة تقصير فترة تقديم التعرفة وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران الاتفاق على أن تكون الفترة التى يمكن يتم خلالها عدم الموافقة على التعرفة لأقل من ثلاثين (30) يوماً.

6- إذا لم يمكن الاتفاق على تعرفه بموجب الفقرة (3) من هذه المادة، أو إذا تم خلال فترة عدم الموافقة المنصوص عليها في الفقرة (5) من هذه المادة إخطار إحدى سلطتي الطيران لسلطة الطيران الأخرى بعدم الموافقة على التعرفة التي تم الاتفاق حولها بموجب الفقرة (3) من هذه المادة، وجب على سلطتي الطيران لدى الطرفين المتعاقدين، بعد التشاور مع سلطة طيران تابعة لدولة أخرى، تعتبر نصيحتها مفيدة، أن تسعيا لتحديد التعرفة عن طريق الاتفاق التوافقي.

7- إذا لم تتفق سلطتي الطيران على تعرفه قدمت إليهما وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة أو على تحديد أي تعرفه وفقاً للفقرة (6) من هذه المادة يتم حل النزاع بموجب أحكام المادة 16 من هذه الاتفاقية.

8- التعرفة التى يتم تحديدها وفقاً لأحكام هذه المادة تظل سارية المفعول إلا أن يتم تحديد تعرفه جديدة. وبالرغم من ذلك، لا يستمر العمل بتعرفه على أساس هذه الفقرة فقط لأكثر من اثني عشر شهراً بعد تاريخ انتهاء صلاحيتها.

المادة (12)
تزويد الإحصاءات

تقوم سلطات الطيران لكل طرف متعاقد بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر عند الطلب بإحصاءات دورية أو غيرها تكون مطلوبة بصورة معقولة لأغراض مراجعة السعة المعروضة على الخدمات المتفق عليها بواسطة مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد المشار إليه أولا فى هذه المادة. مثل هذه الإحصاءات تشمل كل المعلومات المطلوبة لتحديد حجم الحركة المنقولة بواسطة تلك المؤسسات فى الخدمات المتفق عليها و مصدر و اتجاه تلك الحركة.

المادة (13)
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. وتتم هذه التحويلات وفقاً لقوانين الصرف الأجنبي السارية لدى الطرف المتعاقد الذي تحققت في إقليمه الإيرادات. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية وإذا لم تكن هناك أسعار صرف رسمية يتم التحويل على أساس أسعار الصرف السارية في السوق للدفعات السارية.

2- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، جاز لذلك الطرف أن يفرض قيوداً مماثلة على مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول.

3- اتفق الطرفان على الطلب من السلطات المعنية لدى البلدين التوقيع على اتفاقية لتجنب الازدواج الضريبي على الإيرادات الناتجة عن نشاطات شركات الطيران التابعة لهما.

المادة (14)
النشاطات التجارية

يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري الفني والتشغيلي اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي وفقاً لقوانين ولوائح الدخول والإقامة والاستخدام الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.

المادة (15)
المشاورات

1- بروح من التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وجدول الطرق الملحق بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور حينما تدعو الحاجة إلى تعديلها.

2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات كتابة، في غضون (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد الفترة أو تقصيرها.

المادة (16)
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 أو يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- خلال فترة ثلاثين (30) يوما من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا له. يتم تعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين بواسطة المحكمين خلال ستين (60) من تاريخ تعيين المحكم الثاني؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعين 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.

3- 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. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فتره أقصاها 30 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

4- 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.

5- 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.

6- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال 15 يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال 15 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

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

8- 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 2 (ب) من هذه المادة.

9- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر بموجب هذه المادة 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 (17)
تعديل الاتفاقية

1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية بما فيها الملحق، فيكون ذلك بعد التشاور طبقا لأحكام المادة 15 من هذه الاتفاقية.

2- إذا كانت التعديلات تتعلق بأحكام هذه الاتفاقية باستثناء الملحق، مثل هذه التعديلات إذا اتفق الطرفان يتم تطبيقها بصورة مبدئية من تاريخ التوقيع عليها وتصبح سارية المفعول بعد أن يخطر الطرفان المتعاقدات احدهما الآخر باستيفاء إجراءاتهما الدستورية بتبادل المذكرات عن طريق القنوات الدبلوماسية.

3- إذا كانت التعديلات تتعلق فقط بملحق هذه الاتفاقية يتم الاتفاق عليها بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها بواسطة سلطات الطيران.

المادة (18)
المعاهدات متعددة الأطراف

يتم تعديل هذه الاتفاقية وملاحقها لتتوافق مع أى معاهدة متعددة الأطراف تصبح ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة (19)
تسجيل الاتفاقية لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى

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

المادة (20)
إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. تنهي الاتفاقية بعد مضى اثني عشر (12) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. 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 (21)
الملحق

الملحق لهذه الاتفاقية يعتبر جزءاً من الاتفاقية وأي إشارة لها تشمل الإشارة للملحق إلا إذا تم النص صراحة بغير ذلك.

المادة (22)

دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

يتم التصديق على هذه الاتفاقية وفقاً للمتطلبات الدستورية فى بلدي الطرفين المتعاقدين و تدخل حيز التنفيذ من تاريخ تبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية بواسطة الطرفين المتعاقدين.

تم تحرير هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين باللغة العربية و الإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ. في حالة الإختلاف فى التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في مدينة دبي في هذا اليوم السادس من شهر أكتوبر عام 2015م.

عن حكومة	**عن حكومة**
دولة الإمارات العربية المتحدة	**جمهورية أوغندا**
المهندس/ سلطان بن سعيد المنصوري	**جبروت ستيفن جيموكو**
وزير الاقتصاد	**وزير النقل**

الملحق

جدول الطرق

1-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 نقطة أو نقاط	أي نقاط في جمهورية أوغندا	أي نقطة أو نقاط

2-الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية أوغندا:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في أوغندا	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقطة أو نقاط

3- **ملحوظات:**

أ. تشغل مؤسسات النقل الجوي للطرفين المتعاقدين بموجب سياسة الأجواء المفتوحة وجدول طرق مفتوح.

ب. لا تفرض أي نوع من القيود على السعة أو عدد الرحلات أو أنواع الطائرات المستخدمة في الخدمات المتفق عليها بواسطة مؤسسات النقل المعينة للطرفين المتعاقدين.

ج. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل للطرفين المتعاقدين ممارسة النقل بموجب الحرية الخامسة دون أي قيود بين نقاط متوسطة ونقاط المقصد وبين نقطة/نقاط المقصد ونقطة/نقاط فيما وراء.

د. يحق لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل وبدون أي قيود طائرات شحن بطائرات مملوكة أو مؤجرة مع ممارسة كامل الحرية الخامسة بين نقاط متوسطة و نقاط فيما وراء.

AGREEMENT BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UGANDA

FOR THE PURPOSE OF ESTABLISHING AIR SERVICES BETWEEN

AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

PREAMBLE

The Government of the United Arab Emirates and the Government of the Republic of Uganda,

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, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

1- The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.

2- The term "aeronautical authorities" 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 Uganda, the Minister of Works and Transport, or in either case any person or body authorized to perform any functions to which this Agreement relates.

3- The term "designated airline" means an airline or airlines which have been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement.

4- The term "territory" in relation to State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

5- the terms "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2
APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

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

ARTICLE 3
GRANT OF TRAFFIC RIGHTS

1- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

a) The right to fly across its territory without landing;

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

3- While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail in combination or separately.

4- Nothing in Paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for hire or reward and destined for another point in territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1- Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2- On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

3- The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably

applied to the operation of international air services by such authorities in accordance with the provisions of the Convention.

4- Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

5- When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that tariff/tariffs established in accordance with Article 11 of this Agreement is/are in force in respect of this service.

ARTICLE 5
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1- Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any of the following cases:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals,
b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights,
c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under 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 rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1- Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2- There shall also be exemption from the same duties, fees and charges with the exception of charges corresponding to the service performed:
a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party;
b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;
c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3- Regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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 territory. In such a case, they may 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- Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any

other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.

ARTICLE 7
APPLICABILITY OF NATIONAL LEGISLATION

1- The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.

2- The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting Party while within its territory shall be applied.

3- The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by the Convention.

ARTICLE 8
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1- There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2- In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3- The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably

anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c) The requirements of through airline operation.

ARTICLE 9
PROVISION OF OPERATING INFORMATION

1- The designated airline of a Contracting Party shall provide for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as long in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules including information on the type of aircraft to be used.

2- The requirements of this Article shall likewise apply to any change concerning the agreed services.

ARTICLE 10
AVIATION SECURITY

1- The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971 and the

Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.

2- 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 the security of civil aviation.

3- The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the Aviation Security Standards and so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention, and shall require that operators of aircraft of their registry, operators 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. In this paragraph the reference to Aviation Security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other Contracting Party of its intention to notify any difference.

4- Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carryon items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6- When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within (30) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorizations or technical permissions of the airline of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of thirty (30) days.

ARTICLE 11
TARIFFS

1- For the purpose of the following paragraphs, the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2- The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3- The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4- The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5- This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, these tariffs shall be considered as

approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6- If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavor to determine the tariff by mutual agreement.

7- If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

8- A tariff established in accordance with provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 12
PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 13
TRANSFER OF EARNINGS

1- Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure, earned in the territory of respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made 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 are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.

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 the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Contracting Party.

3- The Contracting Parties have agreed to request the concerned authorities in both countries to conclude an agreement for the avoidance of Double Taxation on revenues arising from the activities of their airlines.

ARTICLE 14
COMMERCIAL ACTIVITIES

The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other personnel responsible for the administration, technical and operation of their air services activities in accordance with their entry, residence, and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 15
CONSULTATIONS

1- In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting 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 the Annexed Schedule and shall consult, when necessary, to provide for modifications thereof.

2- Either Contracting Party may request consultation, which may be either oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period.

ARTICLE 16
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 try to settle it by negotiation.

2- If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two 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 International Court of Justice 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 ground shall make the appointment.

3- Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and of either of the Contracting Parties. A conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

4- 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.

5- 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 the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6- The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

7- The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8- Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

9- If, and so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or its designated airlines.

ARTICLE 17
AMENDMENT

1- If either of the Contracting Parties desires to modify any provision of this Agreement, including the annexed Schedule, it should be after consultation in accordance with Article 15 of this Agreement.

2- If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than those of the annexed Schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall come into effect on the date of the exchange of notes through the diplomatic channels.

3- If the amendment relates only to the provisions of the annexed Schedule, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

ARTICLE 18
MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding upon the Contracting Parties.

ARTICLE 19
REGISTRATION WITH THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

This Agreement and any subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20
TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting 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 the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21
ANNEX

The Annex to the present Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to it shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 22

DATE OF ENTRY INTO FORCE OF THE AGREEMENT

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the Exchange of Diplomatic Notes by the Contracting Parties.

This Agreement is drawn in two originals in the Arabic and English languages, both texts being equally authentic and each Party retains one copy for implementation. In case of divergence of interpretation, the English language text shall prevail.

DONE AT DUBAI THE 6TH DAY OF OCTOBER OF THE YEAR 2015

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED ARAB EMIRATES



ENG. SULTAN BIN SAEED AL MANSOORI
MINISTER OF ECONOMY

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF UGANDA



HON. CHEBROT STEPHEN CHEMOIKO
MINISTER OF STATE FOR TRANSPORT

ANNEX

Schedule

1- Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the United Arab Emirates:

Points in the UAE - Any intermediate point or points.
Points in Uganda - Any point or points Beyond.

2- Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Republic of Uganda:

Points in Uganda - Any intermediate point or points.
Points in UAE - Any point or points Beyond.

3- Notes:

a) The designated airlines of both Contracting Parties shall operate under an open sky policy and open Route Schedule.

b) There shall be no limitation on capacity, frequency and type of aircraft used in operating the agreed services by the designated airlines of both Contacting Parties.

c) The designated airlines of both Contracting Parties are entitled to exercise unrestricted fifth freedom traffic rights between Intermediate point (s) and points of destination and between point(s) of destination and beyond point(s).

d) The designated airlines of both Contracting Parties shall have rights to operate unrestricted cargo flights with owned or leased aircraft with fifth freedom traffic rights on intermediate and beyond points.