مرسوم اتحادي رقم (44) لسنة2023
بالتصديق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية نيجيريا الفيدرالية في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

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

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

رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية نيجيريا الفيدرالية في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة كولومبو بتاريخ 7 ديسمبر 2017، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

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

محمد بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة – أبوظبي:
بتاريخ: 10 / شعبان / 1444هـ
الموافق: 02 / مارس / 2023م

United Arab Emirates

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية نيجيريا الفدرالية

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

فهرس المواد

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

تمهيد

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

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛

رغبة منهما بعقد اتفاقية انسجاما مع و اضافة للمعاهدة المذكورة بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

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

ورغبة منهما في المساهمة بتطوير فرص النقل الجوى الدولي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1 – التعاريف

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

أ. "**سلطات الطيران**" فيما يخص حكومة جمهورية نيجيريا الفدرالية، فهي تعني وزير الطيران، وفيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة فهي تعنى الهيئة العامة للطيران المدني؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

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

ج. "**الخدات المتفق عليها**" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة على الخطوط المحددة لنقل الركاب والعفش والشحن على نحو منفصل، او مجتمع وفقاً للسعة المتفق عليها؛

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

هـ. "**الملحق**" يعني أي ملحق بهذه الاتفاقية ويتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة 19 من هذه الاتفاقية؛

و. "**السعة**" فيما يتعلق بالطائرة فهي تعنى السعة المتاحة للإستغلال التجاري على خط جوى أو جزء من خط جوي وتعنى "**السعة**" فيما يختص بالخدمات المتفق عليها عدد الرحلات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة كل من الطرفين المتعاقدين خلال فترة محددة في الخطوط الجوية المحددة او جزء من الخطوط الجوية المحددة.

ز. "**الشحن**" يشمل البريد؛

ح. "**المعاهدة**" تعني معاهدة الطيران الدولي التي فتحت للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل: (1) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ (2) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ط. "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛

ي. "الخط المحدد" يعنى خط جوى محدد فى الملحق لهذه الإتفاقية

ك. "التعرفات" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعرفات بموجبها و يشمل ذلك العمولات التي تدفع للوكلاء و الخدمات المصاحبة لها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

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

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

2- يعتبر الملحق لهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها.

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

المادة 2 – 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 المتفق عليها.

2- تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية: –

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

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

ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها، وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية و الملحق المرفق.

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 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.

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 الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.

6- فى سياق هذه الإتفاقية تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

المادة 3 -التعيين والترخيص

1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين هذه المؤسسة أو تستبدل مؤسسة النقل الجوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. 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- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.

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 عليها في الفقرة 2 (ج) من المادة 2 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 الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يكون هناك جدول رحلات وفقا لأحكام المادة 14 من هذه الاتفاقية.

المادة 4 – إلغاء و تعليق وتحديد 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 2 من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائما من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

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

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقا للشروط الموضوعة بموجب هذه الاتفاقية؛ أو

ج. 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؛ أو

د. وفقاً لأحكام المادة 9 من هذه الاتفاقية؛ أو

هـ. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة

18 من هذه الاتفاقية؛

2- ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشـــروط ضـــرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشـار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسـة الحقوق الواردة في الفقرة (1) إلا بعد التشـاور مع سـلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 17.

3- إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضـرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 18.

المادة 5 – المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

1. يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصـاصـه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة التى تؤثر سلباً على الوضع التنافسي لمؤسـسـة النقل الجوى المعينة بواسـطة الطرف المتعاقد الأخر في ممارسـة الحقوق والصلاحيات المحددة في هذه الاتفاقية.

2. تتفق سـلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين على السـعة المعروضـة وفقاً للأسـس التالية:

i. ان تكون هناك فرص عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوى المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها.

ii. اثناء تشـغيلها للخدمات المتفق عليها تراعي مؤسـسـات النقل الجوى المعينة بواسـطة الطرفين المتعاقدين مصالح مؤسسة النقل الجوى المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الأخر حتى لا تؤثر على نحو غير ملائم بالخدمات التى تقدمها الأخيرة على كل او جزء من نفس الطريق.

iii. الخدمات المتفق عليها التى تقدمها مؤسـسـات النقل الجوى للطرفين المتعاقدين يجب ان تتناسـب مع متطلبات الجمهور للنقل على الخطوط المحددة وان يكون هدفها الرئيسـى تقديم الخدمات بمعدلات حمولة معقولة للسـعة الكافية لنقل المتطلبات الحالية وتلك المتوقعة بصورة معقولة للركاب والشحن من والى اقليم الطرف الذي عين الناقلة. السعة

المعروضـــة لتحميل و إنزال الركاب و الشـــحن فى نقاط على الطرق المحددة في اقاليم اطراف ثالثة تستند على الأسس العامة بان السعة المعروضة تعتمد على:

أ. متطلبات الحركة من والى اقليم الطرف المتعاقد الذى عين الناقلة؛

ب. متطلبات الحركة خلال المناطق التى تعبرها الخدمات المتفق عليها بعد الأخذ بالإعتبار الخدمات المحلية والإقليمية: و

ج. متطلبات الناقلات الجوية العابرة.

3. السعة التي تعرض بموجب هذه المادة بواسطة الناقلة المعينة بواسطة كل طرف متعاقد على الطرق المتفق عليها تكون وفقاً لما يتم تحديده بواســطة ســلطتي الطيران للطرفين المتعاقدين قبل ان تبدأ مؤسســة النقل المعنية تشـغيل الخدمات المتفق عليها ومن وقت لأخر بعد ذلك.

المادة 6 – 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- 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 بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين 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 7 – تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

1- تســـري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحة جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحة وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.

2- تسـري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضـائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراســـلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.

3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضـلية لطائرات مؤسـسـة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصـــوص عليها في هذه المادة.

4- يخضـــع الركاب والأمتعة وبضـــائع الشـــحن، العابرون مباشـــرة 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 والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

المادة 8 – شهادات الكفاءة الجوية وصلاحية الطيران

1- تعتبر شـهادات الجدارة الجوية وشـهادات الصـلاحية والرخص الصـادرة، أو المعتمدة من أى من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض

تشـــغيل الخدمات المتفق عليها، بشـــرط أن تكون تلك الشـــهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

2- يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشـــهادات الصـــلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

3- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافا عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضـــرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة 9(2)، إجراء مشـــاورات مع ســـلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 17، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارســـة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرض يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الاتفاقية.

المادة 9 – سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير الســـلامة 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.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات الســـلامة في هذه المجالات لمذكورة في الفقرة (1) وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضـــرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصـــحيحي المناســـب خلال فترة يتم الاتفاق حولها.

3- 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، بشرط ان لا يتسبب ذلك فى تأخير غير معقول للطائرة. و دون المساس بالإلتزامات المذكورة فى المادة 33 من معاهدة شيكاغو، يكون الهدف من التفتيش هو التحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها و ان والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها تتوافق مع المعايير الموضوعة فى ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

4- حينما يكون هناك اجراء عاجل ضرورياً لتحقيق سلامة عمليات الطيران لمؤسسة نقل جوى يحتفظ كل طرف متعاقد بحق الإيقاف الفورى او تعديل تصريح التشغيل لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الأخر.

5- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد قائمة.

6- بالإشارة الى الفقرة (2) أعلاه، اذا تقرر أن أحد الطرفين المتعاقدين ظل غير ملتزم بالمعايير الموضوعة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة بعد انقضاء الفترة المتفق عليها، يخطر السكرتير العام للمنظمة الدولية للطيران المدنى بذلك. كما يخطر ايضاً بأي حل مرض للوضع تم التوصل اليه بعد ذلك.

المادة 10 – رسوم الاستخدام

1- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسئولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى، هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.

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

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 11 – أمن الطيران

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

2- ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان 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 مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، 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 الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

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

5- بالإضافة إلى ذلك، 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 به 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) أعلاه 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. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية

خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

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

9- يتخذ أي من الطرفين 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.

10- 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 ثلاثون (30) 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 الثلاثون (30) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقا لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة 12 – النشاطات التجارية

1- يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.

2- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

3- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجاتها المذكورة في الفقرة (2) من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في 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- 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.

6- على اساس المعاملة بالمثل يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة بواسطة طرف متعاقد ان تختار فى اقليم الطرف المتعاقد الأخر اختيار وكيل خدمات مناولة ارضية من بين وكلاء متنافسين و مصرح لهم من السلطات المختصة لدى الطرف المتعاقد الأخر لتقديم خدمات المناولة الأرضية كاملة او جزئياً.

7- بالإضافة الى الحق المذكور فى الفقرة (6) من هذه المادة، يحق لكل مؤسسة نقل جوى

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

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 من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المحصلة على هذه الإيرادات (و يشمل ذلك الأرباح المستحقة على الودائع فى انتظار 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 و اذا لم تكن هناك اسعار صرف رسمية يتم التحويل على اساس اسعار السوق السارية للتحويلات الجارية.

2- إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويلات فائض الإيرادات عن المصروفات التي تحققها مؤسسة/مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجوز لذلك الطرف المتعاقد فرض قيود مماثلة على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الأول.

3- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الأرباح و الدخل سارية المفعول، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 14 – الموافقة على جداول الرحلات

1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جداول رحلاتهالاتفاقية،لموافقة عليها قبل افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع و فترة الصلاحية. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.

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

المادة 15- التعرفات

1- التعرفات التى يتم تطبيقها بواسطة الناقلة المعينة من قبل طرف متعاقد للخدمات التى تغطيها هذه الإتفاقية تحدد بصورة معقولة مع الأخذ فى الإعتبار كل العوامل المتعلقة بذلك و يشمل ذلك مصلحة المستغلين للخدمة و تكلفة التشغيل ميزات الخدمة و نسبة العمولة و الربح المعقول و تعرفة الناقلات الأخرى و الإعتبارات التجارية الأخرى فى السوق. وافق الطرفان على منح عناية خاصة للتعرفات التى يمكن ان تكون مرفوضة و التى يبدو انها تمييزية بصورة غير مقبولة او عالية دون مبرر او مقيدة بسبب سوء استغلال وضع مهيمن او منخفضة بصورة مصطنعة بسبب دعم مباشر او غير مباشر او ضارة بالمنافسة.

2- التعرفات المشار اليها في الفقرة (1) من هذه المادة يجوز ان تتم الموافقة عليها بواسطة مؤسسات النقل المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع الناقلات الأخرى اذا كان ذلك بنطبق. يجوز ان تتم مثل هذه الإتفاقية بأتباع ألية تنسيق التعرفات العالمية المعنية غير انه لا يجعل اى من الطرفين ان تكون المشاركة فى اتفاقية تنسيق التعرفات المتعددة الأطراف شرطاً للموافقة على اى تعرفة كما لا يمنع او يطلب اى من الطرفين مشاركة مؤسسة النقل الجوى لأى من الطرفين فى آلية تنسيق التعرفات متعددة الأطراف. يجوز لكل مؤسسة نقل معينة وفقاً لاختيارها تحديد التعرفة التي تتقاضاها منفردةً.

3- يجوز لكل طرف متعاقد ان يطلب تسجيلاً او اخطاراً بالتعرفة المقترحة بواسطة

مؤسسة(مؤسسات) النقل الجوي المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين للنقل من والى اقليمه.

4- مثل هذا التسجيل او الإخطار بالتعرفة يتم قبل مدة لا تزيد عن ستين (60) يوماً من تاريخ تطبيق التعرفة. فى حالات منفردة يمكن ان يتم التسجيل او الإخطار خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة.

5- التعرفات المقترح تقاضيها بواسطة مؤسسات النقل الجوى المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين للنقل بين اقليميها تخضع لموافقة الطرفين المتعاقدين.

6- تصدر الموافقة بالتعرفة المقترحة صراحة بواسطة اي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسة (لمؤسسات) النقل الجوي التي سجلت التعرفة. على أنه اذا لم يصدر طرف متعاقد كتابة للطرف المتعاقد الآخر عدم موافقة لمثل هذه التعرفة التى سجلنها مؤسسة النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الأخر خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسجيل التعرفة، تعتبر التعرفة المسجلة موافقاً عليها. فى حالة الموافقة على تقصير فترة تسجيل التعرفة وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة يجوز للطرفين المتعاقدين الإتفاق على فترة عدم الموافقة وفقاً لذلك. لا تدخل التعرفة حيز التنفيذ اذا صدرت عدم موافقة عليها من اي من الطرفين المتعاقدين.

7- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين الأن طلب في أي وقت إجراء مفاوضات بشأن اى تعرفة لمؤسسة نقل لأى من الطرفين المتعاقدين للخدمات التى تغطيها هذه الإتفاقية و بما فى ذلك التعرفة التى تم اصدار اعلان بالإعتراض عليهاز تتم هذه المفاوضات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطلب. يتعاون الطرفان لتوفير المعلومات الضرورية التى تمكن من الوصول الى حل معقول للإشكال. اذا توصل الطرفان لإتفاق يبذل كل منهما اقصى جهده لوضع الإتفاق موضع التنفيذ اذا لم يتم التوصل الى اتفاق يبقى قرار عدم الموافقة على التعرفة قائماً.

8- اذا لم يتمكن الطرفان من التوصل لإتفاق متعلق بتعرفة كما هو مذكور فى الفقرة (5) من هذه المادة، تتم تسوية النزاع وفقاً للمادة 18 من هذه الإتفاقية.

9- اى تعرفة يتم تحديدها وفقاً لهذه المادة تبقى سارية المفعول الا ان يتم سحبها بواسطة مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوى المعنية او بانتهاء فترة صلاحيتها اذا كانت هناك مثل هذه الفترة او حتى تاريخ التصديق على تعرفة جديدة. يجوز مد فترة العمل بالتعرفة فيما

بعد انتهاء صـــلاحيتها بموافقة الطرفين المتعاقدين المعنيين. على ان لا يجوز تمديد العمل بتعرفة بأكثر من إثني عشـــر (12) شـــهراً بعد التاريخ المحدد لإنتهاء العمل بموجبها ما لم يتم الإتفاق بين الطرفين المتعاقدين.

المادة 16 – تبادل 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 الآخر. ويشـــمل ذلك نســـخ من الشـــهادات والتصـــاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصـــحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.

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

المادة 17 – المشاورات

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

2- مع مراعاة المواد 4 و 9 و 11، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة أو كتابة، 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 ستين (60) يوما من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني، بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين 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 مكان عقد مداولاتها و 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 تصـــدر قرارا خطيا خلال (30) يوماً من انتهاء جلســـات الاســـتماع، وإذا لم تعقد جلســـة اســـتماع، يكون خلال (30) يوماً من تســـليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

7- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاســـتيضـــاح حول القرار خلال (15) يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا 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 وحصـــة متســـاوية 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 الصـــادر وفقاً للفقرة (8) من هذه المادة، 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 19 – تعديل الاتفاقية

1- مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه المادة، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصـــوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقا لأحكام المادة 18 ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصـــديق بالطرق الدبلوماســـية ويدخل حيز التنفيذ في تـاريخ يحـدده الطرفـان المتعـاقـدان، ويتوقف هـذا التـاريخ على اكتمـال إجراءات المصادقة الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.

2- يجوز الاتفاق على أي تعديلات لجدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية بشـكل مباشـر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.

3- تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف متعلقه بالنقل الجوي الدولي لتصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة 20 –تسجيل الاتفاقية

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

المادة 21 – إنهاء الاتفاقية

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

2- 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 22 – دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

1- تدخل هذه الاتفاقية، واي ملاحق لها حيز التنفيذ في اليوم الثلاثين من تاريخ اخطار حكومتي الطرفين المتعاقدين كل منهما الأخرى بأن المتطلبات التشريعية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ قد اكتملت.

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

تم تحريرها في مدينة كولمبو في هذا اليوم السابع من شهر ديسمبر عام 2017م

عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة **عن حكومة جمهورية نيجيريا الفدرالية**

الملحق

جدول الطرق

القسم 1:

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

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	لاغوس، أبوجا، كانو	أي نقاط

القسم 2:

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

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقطة او نقاط في نيجيريا	أي نقاط	أي نقطة او نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

1. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين لكل او بعض رحلاتها أن تلغي المرور على أي من النقاط اعلاه بشرط ان تبدأ الرحلة و تنتهي في اقليم ذلك الطرف المتعاقد.
2. ممارسة حقوق النقل للحرية الخامسة بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينه من قبل الطرفين، تتم الموافقة عليها بواسطة سلطات الطيران من وقت لآخر.
3. عند تشغيل الخطوط المذكورة أعلاه على مؤسسات النقل الجوي المعينه إخطار سلطات الطيران مسبقاً بالنقاط المتوسطة وفيما وراء التي تنوي التشغيل عبرها.

United Arab Emirates

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

AND

THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA

FOR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

PREAMBLE

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

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

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

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

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

b) "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;

c) "Agreed Services" means scheduled International Air Services on the "Specified Routes" for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in combination in accordance with agreed Capacity entitlements

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

e) "Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement;

f) "Capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route; and the term "Capacity" in relation to Agreed Services means the frequency of the flights to be operated by Designated Airlines of each Party over a given period on a route or section of the Specified Routes;

g) "Cargo" includes mail;

h) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

i) "Designated Airline" means an airline that has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

j) "Specified Routes" means a route specified in the Annex to this Agreement

k) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

l) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

m) "User Charges" means charges 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. The Annex to this Agreement is considered an integral part hereof.

3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

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

2. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the Agreed Services, 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, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and cargo, separately or in any combination in accordance with the provisions of this Agreement and Annex attached hereto

3. Additionally, the airlines 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 a Designated Airline of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline

6. of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

7. Within the context of this Agreement, each Designated Airline shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph(2) of this Article, or 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 2 of this Agreement, in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, 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.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 14 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 - REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights;

    a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
    b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
    c) in any case where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or
    d) in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement;
    e) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 18 of this Agreement;

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and unfair, anti-competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of the Designated Airline of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement.

2. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall agree on the Capacity to be operated in accordance with the following principles:

   i) There shall be fair and equal opportunity for the Designated Airlines of both Contracting Parties to operate the Agreed Services.
   ii) In operating the Agreed Services the Designated Airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the Designated Airline 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.
   iii) The Agreed Services provided by the Designated Airlines of the Contracting Parties shall bear a 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/or Cargo, coming from or going to the Territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and Cargo both taken on board and discharged at points on the Specified Routes in the territories of third countries 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 local and regional services; and
      c. The requirements of through airline
      operation.

3. The Capacity which may be provided in accordance with this Article by the Designated Airline of each Contracting Party on the Agreed Services shall be such as is decided between the aeron9utical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the Designated Airline concerned of the Agreed Services and from time to time thereafter.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airline of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, indirect taxes, inspection fees and other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, 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 or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed

Services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon, usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline and items such as airline ticket printers, computer equipment and airline staff uniforms reasonably required by the airline to adequately equip its offices and staff.

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

   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 aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party or consumed during flight over that Territory;
   c) Taken on board 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 Service; 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 a 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 Airline 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 the other Airline enjoys the same exemption(s) from other Contracting Party.

ARTICLE 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.

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

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

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

ARTICLE 8 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS & COMPETENCY

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

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

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization. The Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 9(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 9 - AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning 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 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on services to or from the Territory of the other 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 that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 10 - USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities, are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. 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.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airline 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 11 - AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft,* signed at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* signed at the Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation,* signed at Montreal on 23 September, 1971 and the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971,* signed at Montreal on 24 February 1988, and any other 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 relevant threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the 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 its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.

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

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

9. 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.

10. 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 thirty (30) 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 thirty (30) 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 12-COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airline 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 facilities required for the provision of air transportation.

2. The Designated Airline 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 specialist staff and representatives who are required in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements 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 Airline of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation in the Territory of the other Contracting Party. Each Designated Airline shall have the right to use for this purpose 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 in local currency or in any other freely convertible currency. The Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency.

5. Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its Territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

6. On the basis of reciprocity, 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.

7. In addition to the right granted by paragraph (6) of this Article, each Designated Airline 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. The above activities shall be carried out subject to the laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13- TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airline in its Territory in connection with the sale of international air transportation and any related service and 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 national laws and 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 Airline of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airline 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 with respect to taxes on profit and income that is applicable, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds in force between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 14 - APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airline of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights other than those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned.

ARTICLE 15 -TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the Designated Airline of one Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interest of users, cost

of operation, characteristics of service, commission rates, reasonable profit, the tariffs of other airlines and other commercial considerations of the market place. The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed by the Designated Airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation, if applicable, with the other airlines. Such agreement may be reached by the use of the appropriate international tariff coordination mechanism. However, neither shall make participation in multilateral carrier tariff coordination a condition for approval of any tariff nor shall either Party prevent or require participation by the Designated Airline of either Party in such multilateral tariff coordination. Each Designated Airline may at its option develop tariffs individually.

3. Each Contracting Party may require notification or filling of Tariffs proposed by the Designated Airline(s) of both Contracting Parties for carriage to or from its Territory.

4. Such notification or filing may be required not more than sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In individual cases, this maximum period may be reduced.

5. The Tariffs to be charged by the Designated Airlines of the Contracting Parties for carriage between their Territories shall be subject to the approval of both Parties.

6. The approval of Tariffs may be given expressly by either Contracting Party to the airline(s) filing the Tariffs. However, if a Party has not given in writing to the other Party notice of disapproval of such Tariffs of the airline(s) of the other Party within thirty (30) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced in accordance with paragraph 4 of this Article, the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly. No Tariff shall come into force if either Contracting Party has given notice of disapproval.

7. Each Contracting Party may request consultations regarding any Tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the Tariff concerned has been subject to a notice of disapproval. Such

consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. The Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, any decision to disapprove a tariff shall prevail.

8. If the Contracting Parties cannot resolve an issue with respect to the Tariffs mentioned in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

9. A tariff established in accordance with provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned, until the due expiry date if any, or until a new tariff has been approved. The Tariff concerned may be extended beyond the original expiry date with the approval of the Contracting Parties concerned. However, a tariff shall not be prolonged for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by Parties.

ARTICLE 16 - EXCHANGE 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 Airline 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 as may be reasonably required. Such statements shall include the information required to determine the amount of traffic carried by the Designated Airline on the Agreed Services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 17 - CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, 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 either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 9 and 11, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

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 endeavor 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 -AMENDMENT OF AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend this Agreement, such amendment if agreed upon in accordance with the provisions of Article 17 shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal ratification process of each Contracting Party.

2. Any amendments to the route schedule annexed to this Agreement shall be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement relating to air transport which becomes binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 20 - REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to its route schedule, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 21 - TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels 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 notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

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

ARTICLE 22 - ENTRY INTO FORCE

This Agreement, and any amendment thereto shall formally enter into force on the thirtieth day from the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the 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 Colombo, Sri Lanka on this 7th day of December of the year 2017.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Nigeria.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any points in Nigeria	Any Points	Any points in the UAE	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of The United Arab Emirates.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any points in the UAE	Any Points	Lagos, Abuja and Kano	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the above point(s) provided that the service on this route start and terminate in thep territory of that Contracting Party.

2. The exercise of fifth freedom traffic rights by the Designated Airlines of each Party shall be agreed by the Aeronautical Authorities from time to time.

3. When operating the above routes, the Designated Airline(s) should advise the Aeronautical Authorities in advance of any intermediate or beyond points they intend to serve.