

مرسوم اتحادي رقم (85) لسنة 2023

بالتصديق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية 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 تيمور الشرقية الديمقراطية في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة دبي بتاريخ 19 أكتوبر 2021، 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: 14 / شوال / 1444هـ

الموافق: 4 / مايو / 2023م



United Arab Emirates

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

فهرس المواد

	تمهيد
التعاريف	المادة 1
منح الحقوق	المادة 2
التعيين والترخيص	المادة 3
إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل	المادة 4
المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها	المادة 5
الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى	المادة 6
تطبيق القوانين واللوائح الوطنية	المادة 7
المشاركة بالرمز	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 النفاذ	المادة 23

تمهيد

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

رغبة منهما بعقد اتفاقية تنسجم مع وتكمل معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛ يشار إليها فيما بعد بالمعاهدة؛

بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليميّ البلدين وما ورائهما؛

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

ورغبة منهما في تسهيل تطوير فرص النقل الجوي العالمي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1 - التعريف

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

- أ. "سلطات الطيران" فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية، وهيئة تيمور للطيران المدني، ووزارة النقل والاتصالات، ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛
 - ب. "الخطوط المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛
 - ج. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، والملحقات المحررة تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملحقات؛
 - د. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة؛
 - هـ. "الملحق 1" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في الملحق 1 وأي تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة 20 من هذه الاتفاقية؛
 - و. "الشحن" يشمل البريد؛
 - ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل: (1) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين 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؛
 - ح. "مؤسسات النقل الجوي المعنية" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها ونحويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛
 - ط. "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛
 - ي. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، تعتبر أراضي الدولة هي مناطق الأرض والمياه الإقليمية المجاورة لها تحت سيادة أو حماية أو تفويض هذه الدولة؛
 - ك. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛
- 2- لتطبيق هذه الاتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، حيث تنطبق 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 المعنية من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:
 - أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
 - ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية؛ و

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

- 3- إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2 (أ) و 2 (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- 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 أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- 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 أو (المؤسسات) 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 طبقاً 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 الفقرة 2 (ج) من المادة (2) في 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- بعد تلقي تصريح التشغيل المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة، يجوز لشركات الطيران المعينة تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت.

المادة 4 - إلغاء 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 ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:
 - أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو
 - ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعية 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 أحدى رعاياه؛ أو
 - د. وفقاً للفقرة (6) من المادة 10 من هذه الاتفاقية؛ أو
 - هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لرفع مستوى السلامة وفقاً للفقرة (2) من المادة 10 من هذه الاتفاقية؛ أو
 - و. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة 19 من هذه الاتفاقية؛
2. ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 18.
3. إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 19.

المادة 5 - المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- 1- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.
- 2- يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.
- 3- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.
- 4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من المعاهدة.
- 5- لا يفرض طرف متعاقد على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة 6 - الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- يعني 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 وزيوته 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 والمستخدمه 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 المانع للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

3- لا يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف

المادة 7 - تطبيق القوانين واللوائح الوطنية

- 1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.
- 2- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.
- 3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.
- 4- يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

المادة 8 - المشاركة بالرمز

- 1- يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.
- 2- قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسئول عن المسؤولية المدنية والأمور المتعلقة بعلاقات المسافرين و الأمن و السلامة و التسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.

3- توافق سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي و/أو حقوق التشغيل على الخطوط الجوية والتصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.

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

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

المادة 9 - شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيه الطيران

- 1- تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحيه والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المنفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.
- 2- يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحيه 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 اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة 10(2)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 18، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4 (1) من هذه الاتفاقية.

المادة 10 - سلامة الطيران

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الرحلة 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 السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الاتفاقية.
- 3- بالرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من الاتفاقية، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغيلها 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، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

- 4- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة 3 من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرات 2 أو 6 من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

المادة 11 - رسوم الاستخدام

1- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسؤولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي 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 المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن

أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة 12 - أمن الطيران

- 1- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان 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 غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيقها 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 الموضوع من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.
- 5- بالإضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق على الطرفين المتعاقدين.
- 6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 4 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 وطواقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزبن 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 تدخل غير مشروع وهي على أرضه بقائها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطاقمها.

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 خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة 1 من المادة 4 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة (1) من المادة 4 قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (15) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتنفيذ بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة 13 - النشاطات التجارية

- 1- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتتوسط 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 ومدوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 3- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة 2 من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في ذلك الطرف المتعاقد.
- 4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر.
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.
- 6- يسمح للناقلات الوطنية المعينة ومقدمي خدمات الشحن الجوي للطرفين المتعاقدين وبدون أي قيود أثناء تقديم خدمات النقل الجوي العالمي استخدام الترحيل البري للشحن الجوي من وإلى نقاط في إقليمي الطرفين المتعاقدين أو أطراف ثالثة بما في ذلك الترحيل من وإلى مطارات بها تسهيلات جمركية ويشمل ذلك الحق في ترحيل الشحن داخل الحظيرة الجمركية وفقاً للقوانين واللوائح السارية المفعول متى ما كان ذلك منطبقاً. مثل ذلك الشحن الجوي سواء كان عن طريق الجو أو البر توفر له الخدمات الجمركية والمناولة. يجوز للناقلات الوطنية المعينة توفير خدمات النقل البري بنفسها، ويشمل ذلك ناقل برى تستخدمه شركة نقل جوى أخرى أو مقدمين غير مباشرين لنقل الشحن الجوي ويمكن عرض خدمتي النقل الجوي والنقل البرى بسعر واحد للخدمتين بشرط ألا يضلل الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بهذا النوع من الترحيل.
- 7- فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي العالمي، يسمح للناقلات المعينة من قبل الطرفين تقديم خدمات للركاب عن طريق ترتيبات مع مقدمي خدمات النقل البرى المصرح لهم بتقديم خدمات النقل البرى من وإلى أي نقاط في إقليم الطرف المتعاقد ولا يخضع مقدمي خدمات النقل البرى لقوانين و لوائح النقل الجوي لمجرد أن هذا النوع من النقل

قد تم عرضه بواسطة مؤسسة نقل جوى تحت اسمها. يجوز تقديم خدمات النقل بالوسائط المتعددة بسعر واحد شامل لخدمات النقل الجوي و البرى بشرط ألا يضل الركاب حول الحقائق المتعلقة بهذا النقل. لمقدمي خدمات النقل البرى حرية الدخول في ترتيبات التعاون المذكورة أعلاه. عند اتخاذ قرار الترتيبات يراعى مقدمو خدمات النقل البرى ضمن أمور أخرى مصالح المستهلكين والقيود الفنية والاقتصادية والسعة.

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

المادة 14 - تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات (يشمل ذلك الربح المستحق على المبالغ المودعة في انتظار التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية. وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية، تتم هذه التحويلات على أساس أسعار الصرف السائدة للدفعات 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 الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأول.

3- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 15 - الموافقة على جداول الرحلات

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

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

المادة 16 - التعريفات

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد التعريفات التي يتفاوضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعنية باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات

التي يتقاضونها أو يعترمون تقاضيتها.

2- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعريفات التي تريد تقاضيتها مؤسسات النقل الجوي المعنية من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (30) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعرفة حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما تنص عليه خلافاً لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعرفة المقترحة تقاضيتها أو التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.

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

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

ب. حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعنية من التعريفات المنخفضة المصطنعة.

5- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة 4 من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضى، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك

المادة 17 - تبادل المعلومات

1- بناءً على طلب أي من سلطات الطيران المدني على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن

إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.

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

المادة 18 - المشاورات

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

2- مع مراعاة المواد 4 , 10 , 12 و 16 يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة أو كتابة، في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 19 - تسوية النزاعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب عليهما أولاً 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 محكماً واحداً له خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة ثلاثين (30) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين المتعاقدين أو المقيمين الدائمين لديه.

4- باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فترة أقصاها ثلاثين (30) يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

5- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال خمسة وأربعين (45) يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال ستين (60) يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.

6- يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال ثلاثين (30) يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال ثلاثين (30) يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

7- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال خمسة عشر (15) يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال خمسة عشر (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 وحصّة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة 3 (ب) من هذه المادة.

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

المادة 20 - تعديل الاتفاقية

1- مع مراعاة أحكام الفقرة 2 من هذه الاتفاقية، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقاً لأحكام المادة 18 ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان، ويتوقف هذا التاريخ على اكتمال إجراءات المصادقة الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.

2- يجوز الاتفاق على أي تعديلات لملاحظات هذه الاتفاقية بشكل مباشر 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 تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة 21 - تسجيل الاتفاقية

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

المادة 22 - 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) شهراً 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) يوماً من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة 23 - دخول الاتفاقية حيز النفاذ

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

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

تم تحريرها في مدينة دبي في هذا اليوم 19 من شهر أكتوبر عام 2021م.



عن حكومة

جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية

عن حكومة

دولة الإمارات العربية المتحدة



الملحق جدول الطرق

القسم 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 نقاط	أي نقاط في جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية	أي نقاط

القسم 2:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لمملكة تونغو:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

1- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريد؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم؛ وأن تنقل حركتها المرورية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة.

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



United Arab Emirates

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

AND

THE GOVERNMENT OF DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR-LESTE

FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND

THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

Index to the Articles

PREAMBLE

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

PREAMBLE

The Government of the United Arab Emirates and the Government of Democratic Republic of Timor-Leste (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 the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority and in the case of the Government of Democratic Republic of Timor-Leste, Civil Aviation Division, Ministry of Transports and Communication or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
 - b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the United Arab Emirates and Democratic Republic of Timor-Leste for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination;
 - c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annexes;
 - d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - e) "Annex 1" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex 1 and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;
 - f) "Cargo" includes mail;
 - g) "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;
 - h) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - i) "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;
 - j) "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State.
 - k) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;
2. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy 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, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines 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 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.
6. The Designated Airlines 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 as many airlines as it wishes 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. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

2. The Aeronautical Authority which has received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil 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 authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights by a designated airline as specified in paragraph 2 c) of Article 2 of this Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party.
5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

ARTICLE 4 – REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend or limit the operating authorization for the exercise of the rights specified in paragraph 2 c) of Article 2 of this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
 - a) it is not satisfied that the said airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party;
 - b) the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority in conformity with the Convention;
 - c) the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - d) the said airlines fail to act in accordance with paragraph 6 of Article 10 of this Agreement;
 - e) the other Contracting Party fails to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph 2 of Article 10 of this Agreement; or
 - f) the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement.

2. The rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, as provided for in Article 18 of this Agreement, unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws and regulations.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 of this Agreement shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air service governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline for

reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:
 - a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services;

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 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 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 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 - CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights, and/or routing rights and authorizations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND 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 above 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 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10 – AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. 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 any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by 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 made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft

documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 11 – 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 Airlines 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 Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 12 – AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or, provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.
6. Designated Airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.
7. In connection with international air transportation, the Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the Territories of the Contracting Parties and beyond. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

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

ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfers shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.
3. In the event that there exists a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

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

ARTICLE 16 – TARIFFS

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

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of Tariffs to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a tariff on short notice, the tariff shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) Protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) Protection of Designated Airlines from Tariffs which are artificially low.
5. If a Contracting Party believes that a tariff proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing tariff shall continue in effect.

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

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

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

ARTICLE 18 - 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, 10, 12 and 16, 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 19 - 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 sixty (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 sixty (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 thirty (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 forty five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (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 fifteen (15) days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within fifteen (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 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and 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 Annexes to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the date they have been agreed upon.
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 which becomes binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 21 - REGISTRATION

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

ARTICLE 22 - 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.

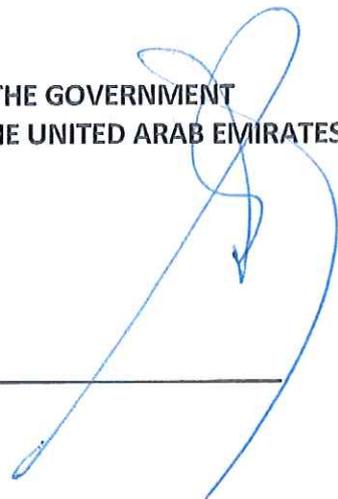
ARTICLE 23 – ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be provisionally made effective from the date of signature and shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, Portuguese 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 in Dubai on this 19th day of October of the year 2021.

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



**FOR THE GOVERNMENT
OF DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR-LESTE**



ANNEX 1
ROUTE SCHEDULE

Section 1:

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	Any Points in Democratic Republic of Timor-Leste	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Democratic Republic of Timor-Leste

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Democratic Republic of Timor-Leste	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate or beyond point(s) without any restriction whatsoever.



United Arab Emirates

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

OS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

E

A REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

Índice dos artigos

PREÂMBULO

Artigo 1.º Definições

Artigo 2.º Concessão de Direitos de Tráfego

Artigo 3.º Designação e autorização

Artigo 4.º Revogação e limitação da autorização de exploração

Artigo 5.º Princípios que regem a operação dos serviços acordados

Artigo 6.º Direitos aduaneiros e outros encargos

Artigo 7.º Aplicação de legislação nacional e regulamentação

Artigo 8.º Partilha de código

Artigo 9.º Certificados de aeronavegabilidade e de competência

Artigo 10.º Segurança operacional aérea

Artigo 11.º Taxas de utilização

Artigo 12.º Segurança na Aviação

Artigo 13.º Actividades comerciais

Artigo 14.º Transferência de fundos

Artigo 15.º Aprovação de horários

Artigo 16.º Tarifas

Artigo 17.º Troca de informações

Artigo 18.º Consultas

Artigo 19.º Resolução de diferendos

Artigo 20.º Revisão do Acordo

Artigo 21.º Registo

Artigo 22.º Denúncia

Artigo 23.º Entrada em vigor

PREÂMBULO

O governo dos EMIRADOS ÁRABES UNIDOS e o governo da República Democrática de Timor-Leste (doravante designados por Partes);

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

Desejando concluir um Acordo em conformidade e complementar à Convenção, com o objetivo de estabelecer e operar Serviços Aéreos entre e para além dos seus territórios;

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

Desejando facilitar a expansão das oportunidades do transporte aéreo internacional;

Acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

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

- a) "Autoridade Aeronáutica" significa, no caso dos Emirados Árabes Unidos (EAU), a Autoridade Geral da Aviação Civil e, no caso da República Democrática de Timor-Leste, a Autoridade da Aviação Civil, Ministério do Transporte e Comunicações; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar qualquer função relacionada com o presente Acordo;
- b) "Serviços Acordados" significa Serviços Aéreos Regulares Internacionais entre os respetivos territórios dos Emirados Árabes Unidos (EAU) e a República Democrática de Timor-Leste, nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, bagagem e carga, separadamente ou em qualquer combinação;
- c) "Acordo" significa o presente Acordo, seus Anexos em aplicação, e qualquer emenda ao Acordo ou aos seus Anexos;
- d) "Serviço Aéreo", "Empresa de Transporte Aéreo", "Serviço Aéreo Internacional", e "escala para fins não comerciais" têm os significados que lhes são respectivamente atribuídos no Artigo 96.º da Convenção;
- e) "Anexo 1" inclui o quadro de rotas apenso ao presente Acordo e todas as cláusulas ou notas constantes desse Anexo1 e qualquer modificação nele feita em conformidade com as disposições do Artigo 20.º do presente Acordo;
- f) "Carga" inclui correio;
- g) "Convenção" significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui: (i) qualquer emenda à Convenção ao abrigo do Artigo 94.º (a) da referida Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e (ii) qualquer anexo ou emenda adotados ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção, na medida em que esses anexos ou emendas se encontrem em vigor para ambas as Partes;
- h) "Empresas designadas" significa qualquer empresa ou empresas de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3.º do presente Acordo;
- i) "Tarifas" significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;
- j) "Território" significa, em relação a um Estado, as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes, assim como o espaço aéreo sobre elas, que estejam sob a soberaniadesse Estado.
- k) "Taxas de Utilização" significa taxas impostas às transportadoras aéreas pelas autoridades competentes ou por elas permitido que se imponham pela utilização de infra-estruturas

aeroportuárias, instalações associadas e/ou de serviços de navegação aérea, incluindo serviços relacionados e facilidades relativas às aeronaves, às suas tripulações, passageiros, bagagem, carga e correio;

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

Artigo 2.º

Concessão de Direitos de Tráfego

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo de modo a permitir que as suas empresas designadas se estabeleçam e operem os Serviços Acordados.
2. As empresas designadas de cada Parte usufruirão dos seguintes direitos:
 - a) O direito de sobrevoar o Território da outra Parte sem aterrar;
 - b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no Território da outra Parte, e
 - c) O direito de fazer escalas no Território da outra Parte, com o fim de embarcar e/ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, no âmbito da operação dos Serviços Acordados.
3. Adicionalmente, a(s) empresa(s) de cada Parte, para além das empresas designadas ao abrigo do Artigo 3.º, usufruirão dos direitos especificados no parágrafo 2(a) e 2(b) do presente Artigo.
4. Nenhuma disposição deste Artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de qualquer das Partes o direito de embarcar, no Território da outra Parte, tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no Território dessa outra Parte.
5. Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a Empresa Designada de uma Parte não puder operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos temporários das rotas, conforme mutuamente decidido pelas Partes.
6. As Empresas Designadas terão o direito de usufruir de todas as pistas, aeroportos e outras facilidades providenciadas pelas Partes numa base não-discriminatória.

Artigo 3.º

Designação e autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os Serviços Acordados e de retirar ou alterar a designação de qualquer dessas empresas ou de substituir uma empresa de transporte aéreo por outra previamente designada. A referida designação poderá especificar o âmbito da autorização concedida a cada empresa de transporte aéreo relativamente à operação dos Serviços Acordados. As designações e quaisquer alterações às mesmas deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.
2. Uma vez recebida esta notificação, a autoridade aeronáutica deverá, sujeito às disposições dos parágrafos (3) e (4) do presente Artigo, conceder, sem demora, à(s) empresa(s) designada(s), a competente autorização de exploração.
3. Uma Parte poderá exigir que uma empresa designada pela outra Parte a satisfaça, ou seja, que se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente e razoavelmente aplicável às operações dos Serviços Aéreos Internacionais, por tal autoridade em conformidade com as disposições da Convenção.
4. Cada uma das Partes terá o direito de recusar as autorizações dos direitos especificados na alínea 2 do presente artigo, ou impor as condições que considere necessárias para o exercício dos direitos da empresa designada na sub-alínea c) do número 2 do artigo segundo deste Acordo, sempre que a Parte não tenha prova de que as empresas não tenham a sua sede efectiva no território da Parte que a designou nem o seu certificado de operador aéreo (COA) tenha sido emitido pela Parte que a designou.
5. Quando uma empresa tenha sido assim designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento as operações do Serviços Acordados.

Artigo 4.º

Revogação e limitação da autorização de exploração

1. Cada uma das Partes terá o direito de recusar, de revogar, de suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte dos direitos especificados na alínea 2 c) do artigo 2.º do presente Acordo, ou ainda de sujeitar, de forma temporária ou permanente, o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias se:
 - a) não se encontrar satisfeita que o principal local de negócios da empresa não se encontre no território da Parte Contratante que a designou e que o Certificado de Operador Aéreo ("COA") foi emitido pela mesma Parte;
 - b) as empresas designadas não cumpram ou infringam seriamente as leis e regulamentos, aplicados de forma razoável pela autoridade aeronáutica, da Parte que atribuiu o direito de exploração;

- c) as empresas não actuam de acordo com as condições de previstas neste Acordo;
 - d) a outra Parte deixe de cumprir de acordo com a alínea 6) do artigo 10.º deste Acordo;
 - e) a outra Parte deixe de tomar as acções necessárias de forma a melhorar a segurança operacional de acordo com a alínea 2 do artigo 10.º deste Acordo;
 - f) a outra Parte deixe de cumprir com uma decisão ou estipulado que resulte da aplicação do artigo 19.º deste Acordo.
2. Salvo se a imediata recusa, revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número (1) deste artigo forem necessárias para evitar novas infrações à legislação em vigor ou à regulamentação, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte, conforme disposto no Artigo 18.º
3. No caso de uma Parte tomar uma ação ao abrigo deste Artigo, os direitos da outra Parte ao abrigo do Artigo 19.º não serão prejudicados.

Artigo 5.º

Princípios que regem a operação dos serviços acordados

1. Cada Parte permitirá reciprocamente que as empresas designadas das duas Partes concorram livremente na oferta do transporte aéreo internacional regido pelo presente Acordo.
2. Cada Parte tomará as medidas apropriadas, no âmbito da sua jurisdição, com vista a eliminar todas as formas de discriminação e práticas anti-concorrenciais ou predatórias no exercício dos direitos e permissões estabelecidos no presente Acordo.
3. Não haverá restrição à capacidade e ao número de frequências e/ou tipos de aeronaves a serem operadas pelas empresas designadas de ambas as Partes em qualquer tipo de serviço (passageiros, carga, separadamente ou em combinação). A cada empresa designada será permitido determinar a frequência, a capacidade a oferecer nos Serviços Acordados.
4. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, as frequências, a regularidade do serviço ou o(s) tipo(s) de aeronave(s) operados pelas empresas designadas da outra Parte, exceto nos casos em que possa ser exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais ao abrigo de condições uniformes, consistente com o Artigo 15.º da Convenção.
5. Nenhuma Parte imporá às empresas designadas da outra Parte o requisito de primeira recusa, rácio de repartição de tráfego, emolumentos de não objecção ou qualquer outra exigência relativamente à capacidade, às frequências ou ao tráfego que não sejam conformes com os objetivos do presente Acordo.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1. Cada Parte isenta as empresas designadas da outra Parte de restrições de importação, direitos aduaneiros, impostos diretos ou indiretos, emolumentos de inspeção e de todos os outros direitos e taxas nacionais e/ou locais relativamente às aeronaves bem como o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, equipamento de manutenção, instrumentos de aeronaves, consumíveis técnicos, peças sobressalentes incluindo motores, provisões de bordo incluindo, mas não limitado a itens como alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou consumo dos passageiros durante o voo e outros itens destinados a ser utilizados apenas em conexão com a operação ou com a manutenção da aeronave utilizada por essa empresa designada que opera os Serviços Acordados, bem como stock de bilhetes impressos, cartas de porte, qualquer material impresso em que figure a insígnia da empresa designada e publicidade usual e materiais promocionais distribuídos gratuitamente por essa empresa designada.
2. As isenções concedidas ao abrigo deste Artigo aplicam-se aos itens referidos no parágrafo (1) do presente Artigo, os quais:
 - a) tenham sido introduzidos no Território de uma Parte por ou em nome de uma empresa designada da outra Parte;
 - b) permaneçam a bordo da aeronave de uma empresa designada de uma Parte desde a chegada e até à saída do Território da outra Parte e/ou consumidos durante o voo sobre esse Território;
 - c) sejam embarcados a bordo da aeronave da empresa designada de uma Parte no Território da outra Parte e destinados a serem utilizados na operação dos Serviços Acordados;
3. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos, provisões e abastecimentos normalmente existentes a bordo das aeronaves utilizadas pela empresa designada de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no Território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras dessa outra Parte. Nesse caso, esse equipamento e tais itens usufruirão das isenções estabelecidas no parágrafo (1) deste Artigo desde que possam ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.
4. As isenções previstas neste Artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra(s) empresa(s) para o empréstimo ou transferência, no Território da outra Parte, do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo (1) deste Artigo, desde que essa outra empresa beneficie igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

Artigo 7.º

Aplicação de legislação nacional e regulamentação

1. A legislação, regulamentação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu Território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu Território, aplicar-se-ão às aeronaves operadas pela(s) transportadora(s) aéreas(s) da outra Parte sem distinção relativamente à nacionalidade tal como são aplicáveis às suas próprias aeronaves, e serão cumpridos por tais aeronaves tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.
2. A legislação, regulamentação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu Território de passageiros, bagagem, tripulações e carga transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas, saúde, quarentena e medidas sanitárias, ou no caso do correio, a legislação e regulamentação postal, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, dos titulares da bagagem, tripulações e carga à entrada e saída e enquanto em permanência no território dessa Parte.
3. Na aplicação da legislação e regulamentação prevista no presente Artigo, nenhuma Parte poderá dar qualquer preferência às suas próprias ou a qualquer outra empresa(s) em detrimento da(s) empresa(s) designada(s) da outra Parte.
4. Os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito direto através do Território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de violência, pirataria aérea e a medidas de controlo de narcóticos. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, impostos especiais sobre o consumo e de outros impostos similares nacionais e/ou locais.

Artigo 8.º

Partilha de código

1. As empresas designadas das Partes contratantes podem, quer como transportadora de direito ou transportadora de facto, celebrar acordos de comercialização de cooperação, incluindo mas não limitado a, acordo de espaço reservado, e/ou acordos de partilha de código (incluindo acordos de partilha de código com países terceiros) com outra companhia ou companhias.
2. Antes de fornecer serviços de partilha de código, os parceiros de partilha de código devem acordar sobre qual a parte do acordo responsável a respeito de responsabilidade civil e matérias de proteção ao consumidor, segurança, segurança operacional e facilitação. O acordo com estes termos é depositado junto de ambas as autoridades aeronáuticas antes da implementação do acordo de serviços aéreos.

3. As autoridades aeronáuticas aceitarão estes acordos desde que as empresas parte dos acordos de partilha de código tenham os respectivos direitos de tráfego e autorizações.
4. No caso de um acordo de partilha de código, a transportadora de direito deve, em cada bilhete vendido, garantir que o comprador é informado no ponto de venda qual a companhia que será a transportadora de facto em cada sector do serviço e com qual empresa, ou empresas, o consumidor está a entrar numa relação contratual.
5. A empresa designada de cada Parte Contratante pode igualmente oferecer serviços de partilha de código entre qualquer ponto no território da outra Parte Contratante, desde que esses serviços sejam operador por uma empresa, ou empresas, da outra Parte Contratante.

Artigo 9.º

Certificados de aeronavegabilidade e de competência

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados de acordo com as leis e regulamentos de uma Parte, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos Serviços Acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção.
2. Cada Parte, reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio Território, os certificados de competência e as licenças concedidos aos seus nacionais pela outra Parte
3. Se os privilégios ou condições das licenças ou dos certificados emitidos ou validados por uma Parte permitirem uma diferença dos padrões estabelecidos ao abrigo da Convenção, mesmo que essa diferença tenha ou não sido registada junto da Organização da Aviação Civil Internacional, a Autoridade Aeronáutica da outra Parte poderá, sem prejuízo dos direitos da primeira Parte ao abrigo da alínea 2 do Artigo 10.º, solicitar consultas à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, em conformidade com o Artigo 18.º, por forma a concluírem que a prática em questão é para eles aceitável. Não havendo um acordo satisfatório tal constituirá fundamento para a aplicação da alínea 1. do Artigo 4.º do presente Acordo.

Artigo 10.º

Segurança operacional aérea

1. Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adoção, pela outra Parte, dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave ou com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após o referido pedido.
2. Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo

com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das ações consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de 15 dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do número 1 do Artigo 4.º do presente Acordo.

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

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

- a) Sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos, naquela altura, pela Convenção; ou
- b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos, naquela altura, pela Convenção;

a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos em que assenta a emissão ou validação dos certificados ou das licenças para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Nos casos em que, para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do parágrafo (3) deste Artigo, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no parágrafo (4) deste Artigo e de tirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

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

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

Artigo 11.º

Taxas de utilização

1. Cada Parte deverá assegurar que as Taxas de Utilização impostas ou que seja permitido impor, pelas entidades competentes pela cobrança às empresas designadas da outra Parte, pela utilização de aeroportos e de outras facilidades de aviação, sejam justas e razoáveis. Estas taxas deverão ser baseadas em sãos princípios económicos e não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas de cada uma das Partes que explorem serviços internacionais similares.
2. Nenhuma das Partes deverá dar preferência à(s) sua(s) própria(s) ou a qualquer outra transportadora aérea que opere Serviços Aéreos Internacionais similares e não deverá impor ou permitir que sejam impostas à(s) empresa(s) designada(s) da outra Parte, Taxas de Utilização mais elevadas do que aquelas impostas à(s) sua própria(s) empresa(s) designada(s) que operam Serviços Aéreos Internacionais similares utilizando aeronaves semelhantes e instalações e serviços associados.
3. Cada Parte deverá incentivar a realização de consultas entre as suas entidades competentes pela cobrança e as empresas designadas que utilizem os serviços e as instalações. Deverá ser dada, sempre que possível, informação razoável a esses utilizadores de qualquer proposta de alterações às Taxas de Utilização juntamente com informação e elementos de suporte, no sentido de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes das referidas taxas serem revistas.

Artigo 12.º

Segurança na Aviação

1. Em conformidade com os direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.
2. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, atuar em conformidade com as disposições da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de Setembro de 1971, e do seu Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional Suplementar à Convenção para a

Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988, e qualquer outro acordo regendo a segurança da aviação civil vinculativo para ambas as Partes.

3. As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
4. Nas suas relações mútuas as Partes atuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção, na medida em que sejam aplicáveis às Partes.
5. Adicionalmente, as Partes exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas nos seus Territórios ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua sede ou nele se encontrem estabelecidos, e os operadores de aeroportos situados no seu Território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação tal como são aplicáveis às Partes.
6. Cada Parte aceita que os seus operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas na alínea 4 *supra*, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no Território dessa outra Parte.
7. Cada Parte assegurará a aplicação efetiva, dentro do seu Território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, e para conduzir controlos de segurança adequados sobre a bagagem, carga e provisões de bordo, antes do embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.
8. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adotando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente, com risco mínimo à vida humana.
9. Cada Parte adotará tais medidas desde que as considere praticáveis para assegurar que uma aeronave da outra Parte sujeita a um ato de captura ilícita ou de interferência ilícita que se encontre no solo do seu Território fique aí detida a menos que a sua partida seja necessária em virtude do mais alto dever de proteger as vidas dos seus passageiros e tripulação.
10. Se uma Parte possuir razões fundamentadas para considerar que a outra Parte não aplica as disposições do presente Artigo, a Autoridade Aeronáutica da primeira Parte pode solicitar de imediato consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte. No caso de não alcançarem um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a partir da data desse pedido, tal constituirá fundamento para a aplicação da alínea 1 do

Artigo 4.º do presente Acordo. Quando exigido por uma emergência, uma Parte pode tomar medidas provisórias ao abrigo da alínea 1 do Artigo 4.º previamente à expiração do prazo de quinze (15) dias. Qualquer ação tomada em conformidade com este parágrafo será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte com as disposições deste Artigo

Artigo 13.º

Actividades comerciais

1. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de estabelecer no Território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes assim como outros produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo.
2. As empresas designadas de cada Parte poderão estabelecer e manter no Território da outra Parte o seu pessoal executivo, comercial, operacional, vendedor, técnico, e outro pessoal e representantes que possam precisar relacionados com a exploração do transporte aéreo.
3. Essas exigências de representantes e pessoal, mencionados na alínea 2 deste Artigo, podem, à escolha da empresa designada, ser satisfeitas pelo seu próprio pessoal de qualquer nacionalidade ou utilizando os serviços de qualquer outra transportadora aérea, organização ou companhia operando no Território da outra Parte e autorizada a preconizar tais serviços no Território dessa outra Parte.
4. As empresas designadas de cada Parte podem, proceder no Território da outra Parte, seja diretamente ou discricionariamente, através de agentes, proceder à venda de transporte aéreo e dos seus produtos e facilidades auxiliares à exploração do transporte aéreo. Para este efeito, as empresas designadas terão o direito de usar os seus próprios documentos de transporte. A empresa designada de cada Parte terá o direito de vender, e qualquer pessoa será livre de comprar, o referido transporte e os seus produtos e facilidades auxiliares à exploração do transporte aéreo na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis.
5. As empresas designadas de uma Parte terão o direito de pagar as despesas locais no Território da outra Parte em moeda local ou em quaisquer outras moedas livremente convertíveis desde que seja em conformidade com os regulamentos locais em matéria cambial.
6. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, às empresas designadas e aos prestadores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga de ambas as Partes será permitido, sem restrição, utilizar qualquer serviço de transporte de superfície de carga aérea destinado ou à partida de pontos nos Territórios das Partes ou em países terceiros incluindo transporte com destino ou à partida de todos os aeroportos com instalações aduaneiras, e incluindo, se aplicável, o direito de transportar carga aérea sob retenção alfandegária, ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis. Essa carga aérea, deslocada por superfície ou pela via aérea, terá acesso às alfândegas aeroportuárias e instalações de processamento. As empresas designadas poderão eleger preconizar o seu próprio transporte de superfície ou

disponibilizar através de arranjos comerciais com outras transportadoras de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras transportadoras aéreas ou prestadores indiretos de serviços de transporte de carga aérea. Esses serviços de carga intermodais poderão ser oferecidos por um único preço direto para o transporte combinado de superfície e aéreo, desde que os expedidores da carga não sejam iludidos quanto aos factos relacionados com esse transporte.

7. Em conexão com o transporte aéreo internacional, às empresas designadas de cada Parte será permitido oferecer serviços de passageiros em seu próprio nome, através de acordos de cooperação com prestadores de serviços de transporte de superfície detendo os direitos apropriados para oferecer tal transporte de superfície destinado e à partida de quaisquer pontos nos Territórios das Partes e além. Os prestadores de serviços de transporte de superfície não ficarão sujeitos às leis e regulamentos que regem o transporte aéreo unicamente se esse serviço de transporte de superfície for oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Esses serviços intermodais poderão ser oferecidos por um único preço direto para o transporte combinado de superfície e aéreo, desde que os passageiros não sejam iludidos quanto aos factos relacionados com esse transporte. Os prestadores de serviços de transporte de superfície poderão decidir, de livre arbítrio, se encetarão os arranjos de cooperação acima referidos. Ao decidirem sobre qualquer arranjo particular, os prestadores de serviços de transporte de superfície poderão considerar, entre outros, o interesse do consumidor e os constrangimentos ao nível técnico, económico, de espaço ou de capacidade.
8. Todas as atividades acima referidas neste Artigo deverão ser executadas em conformidade com as leis e regulamentos em vigor aplicáveis no Território da outra Parte.

Artigo 14.º

Transferência de fundos

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

2. No caso de uma Parte impor restrições à transferência dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas pelas empresas designadas da outra Parte, esta última terá o direito de impor restrições recíprocas às empresas designadas da primeira Parte.
3. No caso de haver um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou no caso de haver um acordo especial regendo a transferência de lucros entre as duas Partes, esse acordo prevalecerá.

Artigo 15.º

Aprovação de horários

1. Antes do início dos serviços aéreos, as Empresas Designadas de cada Parte Contratante devem submeter para aprovação da Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante, o horário de realização de serviços aéreos previstos, indicando a frequência, tipo de aeronave e período de validade do horário submetido. Este requisito aplica-se igualmente a qualquer alteração de horário previamente submetido.
2. Se uma Empresa Designada pretende operar voos adicionais aos horários submetidos, deverá requerer à Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante a aprovação para referido voo, o qual dará a devida consideração ao pedido apresentado.

Artigo 16.º

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que as Tarifas sejam estabelecidas por cada empresa designada com base nas suas considerações comerciais de mercado. Nenhuma Parte exigirá às empresas designadas que consultem outras transportadoras aéreas sobre as Tarifas que aplicam ou propõem aplicar.
2. Cada Parte poderá exigir, junto das respetivas Autoridades Aeronáuticas, a submissão prévia dos preços a aplicar com destino a ou à partida do seu Território pelas empresas designadas das duas Partes. Essa submissão por ou em nome das empresas designadas, poderá ser exigida num período não superior a 30 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, a submissão poderá ser permitida num período inferior ao normalmente exigido. Se uma Parte permitir que uma transportadora aérea submeta um preço num período inferior, o preço entrará em vigor na data proposta para o tráfego originário no Território dessa Parte.
3. Exceto se disposto de outro modo neste Artigo, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a inauguração ou a continuação de um preço proposto para aplicação ou aplicado por uma empresa designada de qualquer das Partes para o transporte aéreo internacional.
4. A intervenção das Partes ficará limitada à:

- a) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anti- concorrencial que terá ou aparenta ter ou pretende ter o efeito de enfraquecer um concorrente ou de excluir um concorrente da rota.
 - b) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante; e
 - c) Proteção das empresas designadas face a preços artificialmente baixos.
5. Se uma Parte considerar que um preço proposto, para aplicação por uma empresa designada da outra Parte para o transporte aéreo internacional, é inconsistente com as considerações estabelecidas na alínea 4 deste Artigo, deverá solicitar consultas e notificar a outra Parte sobre as razões da sua insatisfação o mais brevemente possível. Estas consultas terão lugar o mais tardar 30 dias após a receção do pedido, e as Partes deverão cooperar no sentido de garantir a informação necessária com vista à resolução fundamentada do assunto. Se as Partes chegarem a um acordo relativamente a um preço sobre o qual tenha sido transmitida uma nota de insatisfação, cada Parte deverá usar os seus melhores esforços para que esse acordo entre em vigor. Sem esse acordo mútuo em contrário, o preço previamente existente continuará em vigor.

Artigo 17.º

Troca de informações

1. As Autoridades Aeronáuticas das duas Partes, a pedido, fornecerão informações, o mais rápido possível, sobre as atuais autorizações extensíveis às respetivas empresas designadas para a oferta de serviços com destino a, através, e à partida do Território da outra Parte. Estas informações incluirão cópias dos atuais certificados e autorizações para os serviços nas rotas propostas, juntamente com as emendas ou ordens de isenção.
2. As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes deverão fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a seu pedido, tais informações periódicas ou outras declarações de estatísticas de tráfego embarcado ou desembarcado no Território dessa outra Parte tal como razoavelmente solicitado.

Artigo 18.º

Consultas

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

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

2. Sujeito ao disposto nos Artigos 4.º, 10.º, 12.º e 16.º, tais consultas, que poderão ser feitas através de discussão ou correspondência, deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção do pedido apresentado, a menos que acordado de outro modo por ambas as Partes.

Artigo 19.º

Resolução de diferendos

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações.
2. Se as Partes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou entidade para mediação.
3. Se as Partes não acordarem na mediação, ou se uma solução não for encontrada por via da negociação, o diferendo deverá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três (3) árbitros, o qual será constituído da seguinte forma:
 - a) Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data do pedido de arbitragem. O nacional de um terceiro Estado, que atuará como Presidente do tribunal, será nomeado como o terceiro árbitro pelos dois árbitros nomeados, num período de 60 dias a contar da data de nomeação do segundo;
 - b) Se dentro período acima especificado não tiver sido feita qualquer nomeação, qualquer das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que faça a necessária nomeação no prazo de 30 dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade que uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo em funções que não seja desqualificado com base nesse mesmo fundamento, fará a nomeação. Nesse caso, o árbitro ou os árbitros nomeados pelo referido Presidente ou pelo Vice-Presidente, conforme o caso, não poderão ser nacionais ou residentes permanentes dos Estados Partes do presente Acordo.
4. Exceto se doravante previsto neste Artigo ou se acordado de outro modo pelas Partes, o tribunal determinará o local onde os procedimentos terão lugar e os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo. O tribunal estabelecerá o seu próprio procedimento. Uma conferência visando determinar os itens específicos para serem arbitrados deverá ter lugar num período não inferior a 30 dias após o tribunal ter sido plenamente constituído.
5. Exceto se acordado de outro modo pelas Partes ou prescrito pelo tribunal, cada Parte submeterá um memorando num período de quarenta e cinco (45) dias após a constituição plena do tribunal. As respostas deverão ser apresentadas após sessenta (60) dias. A pedido de qualquer Parte, ou à sua

escolha, o tribunal realizará uma audiência num período de trinta (30) dias após a apresentação das respostas.

6. O tribunal procurará emitir uma decisão escrita num período de trinta(30) dias após a conclusão da audiência ou, no caso de não se realizar qualquer audiência, trinta (30) dias após a submissão de ambas as respostas. A decisão será tomada por voto da maioria.
7. As Partes poderão submeter pedidos para clarificação da decisão num período de quinze(15) dias após a receção da decisão do tribunal, e essa clarificação deverá ser emitida num prazo de quinze(15) dias a partir da data desses pedidos.
8. As Partes comprometem-se a cumprir qualquer estipulação, disposição regulamentar provisória ou decisão final do tribunal.
9. Sujeito à decisão final do tribunal, as Partes pagarão os custos do respetivo árbitro e outros custos do tribunal deverão ser repartidos em partes iguais, incluindo quaisquer despesas incorridas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional na implementação dos procedimentos previstos no parágrafo 3(b) deste Artigo.
10. Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do parágrafo (8) deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

Artigo 20.º

Revisão do Acordo

1. Sujeito à segunda alínea do presente artigo, se qualquer das Partes considerar conveniente rever qualquer disposição do presente Acordo, essa disposição será negociada de acordo com o procedimento previsto no artigo 18 e será concluído por troca de notas diplomáticas, entrando em vigor após a conclusão do processo interno de ratificação de cada Parte Contratante.
2. Qualquer adenda aos anexos deste Acordo podem ser directamente acordadas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. As adendas aos anexos entram em vigor na data em que forem acordadas.
3. Este Acordo será, sujeito às alterações necessárias, ser considerado como emendado pelas normas previstas em convenções internacionais ou acordos multilaterais que se tornem vinculativos para ambas as Partes Contratantes.

Artigo 21.º

Registo

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

Artigo 22.º

Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer momento, notificar a outra Parte da denúncia unilateral deste Acordo por canais diplomáticos. Essa notificação deverá ser comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso o Acordo terminará doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte, a menos que, a notificação de denúncia seja retirada mediante acordo antes de findo este período.
2. Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação da denúncia, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23.º

Entrada em vigor

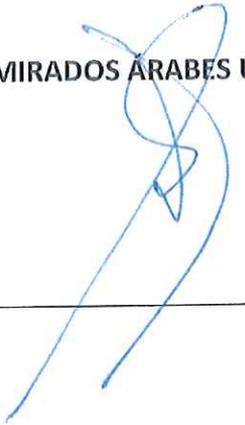
O presente Acordo entrará de forma provisória em vigor a partir da data de assinatura e entrará em vigor no dia em que é recebida a última notificação, enviada por nota diplomática e por escrito, confirmando que as Partes Contratantes cumpriram todos os respectivos procedimentos internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo.

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

Feito em Dubai a 19 de Outubro do ano de 2021

PELOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

PELA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE



Anexo 1

Quadro de rotas

Secção 1:

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

DE	PONTOS INTERMÉDIOS	PARA	PONTOS ALÉM
Qualquer Ponto nos EAU	Quaisquer Pontos	Qualquer ponto na República Democrática de Timor-Leste	Quaisquer Pontos

Secção 2:

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) designada(s) pela República Democrática de Timor-Leste

DE	PONTOS INTERMÉDIOS	PARA	PONTOS ALÉM
Qualquer Ponto na República Democrática de Timor-Leste	Quaisquer Pontos	Qualquer Ponto nos EAU	Quaisquer Pontos

Operação dos Serviços Acordados

1. As empresas designadas de cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos, operar em ambas as direcções; servir pontos intermédios e pontos além em qualquer rota em qualquer combinação; terminar os serviços no território de outra Parte Contratante ou/e em qualquer ponto além desse território; servir pontos no território de qualquer Parte Contratante em qualquer combinação; transferir tráfego de qualquer aeronave utilizada para outra aeronave em qualquer ponto da rota; combinar diferentes códigos de voo numa única operação de voo; ou usar aeronaves sua propriedade ou locadas.
2. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de exercer direitos de tráfego de quinta liberdade, com qualquer tipo de serviço (passageiros, carga ou ambos), sem qualquer restrição.