

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
و
حكومة النمسا الاتحادية

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة والحكومة الاتحادية النمساوية ، المشار إليهما فيما بعد بـ "الأطراف المتعاقدة" ، باعتبارهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944.

ورغبة منها في تنظيم الخدمات الجوية الدولية بطريقة آمنة ومنظمة وتعزيز التعاون الدولي بأكبر قدر ممكن فيما يتعلق بهذه الخدمات.

ورغبة منها في إبرام اتفاقية لتعزيز تطوير الخدمات الجوية بينهما،

تم الإتفاق على ما يلي:

المادة 1	التعاريف
المادة 2	منح الحقوق
المادة 3	التعيين و الإلغاء
المادة 4	تطبيق القوانين و الأنظمة
المادة 5	الإعفاء من الجمارك و الرسوم الأخرى
المادة 6	تحصيل الضرائب
المادة 7	رسوم المستخدم
المادة 8	حركة المرور في النقل المباشر
المادة 9	الاعتراف بالشهادات و التراخيص
المادة 10	التسعير
المادة 11	التمثيل التجاري و الفرص
المادة 12	المبادئ التي تحكم عمليات الخدمات المتفق عليها
المادة 13	سلامة الطيران
المادة 14	أمن الطيران
المادة 15	الجوانب المجتمعية
المادة 16	حماية البيئة
المادة 17	توفير الإحصاء
المادة 18	التشاور
المادة 19	التعديلات
المادة 20	تسوية المنازعات
المادة 21	إنهاء الاتفاقية
المادة 22	التسجيل
المادة 23	دخول حيز النفاذ
المرفق	

المادة 1

التعريف

لغرض هذه الاتفاقية

(أ) يعني مصطلح "سلطات الطيران" ، في حالة حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة ، الهيئة العامة للطيران المدني وفي حالة حكومة جمهورية النمسا الاتحادية، وزارة العمل المناخي والبيئة والطاقة والتنقل والابتكار والتكنولوجيا أو، في كلتا الحالتين ، أي شخص مخول أو هيئة مخولة لأداء أي وظائف تمارسها السلطات المذكورة أو وظائف مماثلة في الوقت الحاضر.

(ب) يُقصد بمصطلح "الخدمات المتفق عليها" الخدمات الجوية الدولية المجدولة على (المسارات) الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد ، بشكل منفصل أو مشترك ؛ وفقاً للمادة 12 من هذه الاتفاقية.

(ت) مصطلح "المعاهدة" يعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 ، بما في ذلك أي ملحق معتمد بموجب المادة 90 من تلك المعاهدة وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 (أ) ، بقدر ما تكون تلك الملاحق والتعديلات سارية بالنسبة للطرفين المتعاقدين.

(ث) مصطلح "ملحق" يعني ملحق هذه الاتفاقية ، بما في ذلك أي تعديلات يتم إجراؤها عليه وفقاً لهذه الاتفاقية. يشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية ويجب أن تتضمن جميع الإشارات إلى الاتفاقية إشارة إلى الملحق ما لم ينص على خلاف ذلك.

(ج) مصطلح "السعة" فيما يتعلق بالخدمات المتفق عليها يعني الحمولة المتاحة للطائرة المستخدمة في مثل هذه الخدمات، مضروبة في التردد الذي تشغله هذه الطائرات خلال فترة معينة على طريق أو جزء من الطريق. (ح) مصطلحات "الخدمة الجوية" و "الخدمة الجوية الدولية" و "شركة الطيران" و "التوقف في غير الأغراض المتعلقة بالمرور" لها المعاني المحددة لها في المادة 96 من المعاهدة.

(خ) يعني مصطلح "شركة الطيران المعنية" أي شركة طيران تم تعيينها وترخيصها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية.

(د) يُقصد بمصطلح "النقل متعدد الوسائط" النقل العام بالطائرة وبواسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل السطحي للركاب والأمتعة والبضائع والبريد ، بشكل منفصل أو مشترك ، مقابل أجر أو إيجار.

(ذ) مصطلح "السعر" يعني أسعار تذاكر الطيران و / أو الأسعار التي يتعين دفعها لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد والشروط (بما في ذلك الشروط الخاصة لنقل البريد ، إن وجدت) التي تطبق بموجبها تلك الأسعار. (يغطي هذا التعريف ، عند الاقتضاء ، النقل السطحي المرتبط بالنقل الجوي الدولي ، والظروف التي يخضع لها تطبيقها) .

(ر) يعني مصطلح "المناولة الذاتية" الموقف الذي يوفر فيه مستخدم المطار لنفسه فئة واحدة أو أكثر من خدمات المناولة الأرضية مباشرةً ولا يبرم أي عقد من أي وصف مع طرف ثالث لتقديم هذه الخدمات؛ لغرض هذا التعريف ، لا يُعتبر مستخدمو المطار فيما بينهم أطرافاً ثالثة حيث:

(أ) جهة تحمل الأغلبية في الآخر ، أو

(ب) جهة لديها أغلبية في كل منهما.

(ز) مصطلح "مسار محدد" يعني طريقاً محدداً في ملحق هذه الاتفاقية.

(س) مصطلح "إقليم" له المعنى المحدد لها في المادة 2 من المعاهدة.

(ش) يُقصد بمصطلح "رسوم المستخدم" الرسوم المفروضة على شركات الطيران (بالنسبة للطائرات وأطقمها والركاب والأمتعة والبضائع والبريد حسب الاقتضاء) من قبل سلطات الشحن المختصة أو التي تسمح بها لتوفير البنية التحتية للمطار وبيئة المطار أو مرافق أو خدمات الملاحة الجوية أو أمن الطيران ، بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات الصلة.

(ص) تُفهم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى شركات الطيران التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة ولجمهورية النمسا على أنها تشير إلى شركات الطيران المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية النمسا، على التوالي.

(ض) تُفهم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى مواطني جمهورية النمسا على أنها تشير إلى مواطني الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

(ط) تفهم الإشارات في هذه الاتفاقية إلى "معاهدات الاتحاد الأوروبي" على أنها تشير إلى معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة عمل الاتحاد الأوروبي.

(ظ) تُفهم الإشارات في هذه الاتفاقية إلى "الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة" على أنها تشير إلى الدول الأعضاء فيها أيسلندا وليختنشتاين والنرويج وسويسرا.

المادة 2

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة على المسارات المحددة في ملحق هذه الاتفاقية.
2. مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تتمتع شركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد، أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة، بالحقوق التالية:
 - (أ) الحق في الطيران عبر أراضي الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط ، و
 - (ب) الحق في التوقف في أراضيها لأغراض غير متعلقة بالمرور.
 - (ت) الحق في التوقف في أراضي الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة في الملحق لغرض اصطحاب الركاب والأمتعة والبضائع بما في ذلك البريد والنزول منها ، بشكل منفصل أو مجتمع.
3. لا يشمل منح حقوق المرور وفقاً للفقرة (2) أعلاه منح الحق في نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بين نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الذي يمنح الحقوق والنقاط في أراضي بلد ثالث أو العكس (حقوق "الحرية الخامسة"). تمنح حقوق حرية الحركة الخامسة فقط على أساس اتفاق مسبق بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين حسب الملحق.
4. لا يوجد في الفقرة (2) ما يمنح لشركات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الأطراف المتعاقدة امتياز اصطحاب الركاب والأمتعة والبضائع ، بما في ذلك البريد مقابل أجر أو استئجار ومخصصة لطرف آخر ، في أراضي الطرف المتعاقد الآخر. ("كابوتاج").
5. إذا كان بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو ظروف خاصة وغير عادية، فإن شركة طيران معينة تابعة لأحد الأطراف المتعاقدة غير قادرة على تشغيل خدمة على مسارها الطبيعي، يجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخدمة من خلال الترتيب المؤقت المناسب للطرق على النحو الذي يقرره الطرفان المتعاقدان.
6. يحق لشركات النقل الجوي المعينة استخدام جميع الخطوط الجوية والمطارات وغيرها من المرافق التي يوفرها الأطراف المتعاقدة على أساس غير تمييزي.

المادة 3

التعيين و الإلغاء

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين خطيًا للطرف المتعاقد الآخر شركة طيران أو خطوط جوية لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة وسحب تعيين أي شركة طيران أو استبدال شركة طيران أخرى بشركة طيران معينة سابقا.
2. يجب أن يتم هذا التعيين بموجب إخطار كتابي بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية.
3. يجوز لسلطات الطيران في أحد الأطراف المتعاقدة أن تطلب من شركة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها في القوانين واللوائح المطبقة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل السلطات المذكورة بما يتوافق مع الأحكام من الاتفاقية.
4. عند استلام هذا التعيين ، يمنح الطرف المتعاقد الآخر التصاريح والأذونات المناسبة بأقل تأخير إجرائي ، شريطة:

(أ) أن تكون شركة الطيران المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

- i. تم تأسيسها في أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة ولديها رخصة تشغيل سارية وفقًا للقانون المعمول به في دولة الإمارات العربية المتحدة ؛ و
- ii. تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة رقابة تنظيمية فعالة على شركة الطيران وتحافظ عليها ، وهي مسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي ؛ و
- iii. شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية وتسيطر عليها دولة الإمارات العربية المتحدة و / أو مواطنوها بشكل فعال.

(ب) أن تكون شركة الطيران المعينة من قبل جمهورية النمسا:

- i. تم إنشاؤها في أراضي جمهورية النمسا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ولديه ترخيص تشغيل صالح وفقًا لقانون الاتحاد الأوروبي ؛ و
- ii. تمارس الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولية عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران وتحافظ عليها وتم تحديد سلطة الطيران ذات الصلة بوضوح في التعيين ؛ و

iii. شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية ، ويتم التحكم فيها بشكل فعال من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو دول الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و / أو من قبل مواطني هذه الدول ؛ و

iv. يقع مكان العمل الرئيسي لشركة الطيران في جمهورية النمسا (أو في الدولة العضو التي حصلت منها على رخصة تشغيل سارية المفعول).

5. يجوز لأي طرف متعاقد رفض أو إلغاء أو تعليق أو تقييد ترخيص التشغيل أو الأذونات الفنية لشركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر حيث:

(أ) في حالة شركة الطيران المعنية من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة

i. لم تنشأ في أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة أو ليس لديها ترخيص تشغيل صالح

وفقاً للقانون المعمول به في دولة الإمارات العربية المتحدة ؛ أو

ii. لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران

أو عدم الحفاظ عليها أو أن دولة الإمارات العربية المتحدة ليست مسؤولة عن إصدار

شهادة المشغل الجوي لها ؛ أو

iii. أن لا تكون شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية أو لا

تخضع لسيطرة دولة الإمارات العربية المتحدة و / أو مواطنيها بشكل فعال.

(ب) في حالة شركة الطيران المعنية من قبل جمهورية النمسا:

i. لم تنشأ في أراضي جمهورية النمسا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي أو ليس لديها

ترخيص تشغيل صالح وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ؛ أو

ii. عدم ممارسة الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران أو عدم الحفاظ عليها من

قبل الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي

، أو أن سلطة الطيران ذات الصلة لم يتم تحديدها بوضوح في التعيين ؛ أو

iii. أن لا تكون شركة الطيران مملوكة ، بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية ، أو

أنها لا تخضع لسيطرة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية

للتجارة الحرة و / أو من قبل مواطني هذه الدول ؛ أو

iv. أن لا يكون مكان عمل شركة الطيران الرئيسي في جمهورية النمسا / في الدولة

العضو التي حصلت منها على رخصة التشغيل ؛ أو

v. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو أخرى في الاتحاد الأوروبي ويمكن إثبات أنه من خلال ممارسة حقوق المرور بموجب هذه الاتفاقية على طريق يتضمن نقطة في تلك الدولة الأخرى العضو في الاتحاد الأوروبي ، بما في ذلك تشغيل الخدمة التي يتم تسويقها، فإنها في الواقع تحايل على القيود المفروضة على حقوق المرور التي تفرضها اتفاقية الخدمة الجوية الثنائية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو الأخرى في الاتحاد الأوروبي ؛ أو

vi. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ولا توجد اتفاقية خدمات جوية ثنائية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي ، ويمكن إثبات أن حقوق المرور اللازمة لإجراء العمليات المقترحة غير متاحة بشكل متبادل لشركة (شركات) النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة.

6. عندما يتم تعيين شركة طيران على هذا النحو وترخيصها وفقاً لهذه المادة ، يجوز لها في أي وقت البدء في تشغيل الخدمات المتفق عليها ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

7. ما لم يكن الإجراء الفوري ضرورياً لمنع انتهاك القوانين واللوائح المشار إليها أعلاه أو ما لم تتطلب السلامة أو الأمن اتخاذ إجراء وفقاً لأحكام المادة 13 (السلامة) أو المادة 14 (الأمن) ، فإن الحقوق المذكورة في الفقرة 5 من هذه المادة لا تمارس إلا بعد المشاورات بين سلطات الطيران بما يتوافق مع المادة 18 (المشاورات) من هذه الاتفاقية.

المادة 4

تطبيق القوانين و الأنظمة

1. تطبق قوانين وأنظمة أحد الأطراف المتعاقدة على الملاحة وتشغيل طائرات شركات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء الدخول إلى أراضي الطرف المتعاقد الأول والطيران فوقها والبقاء فيها والمغادرة منها.

2. تطبق على الركاب قوانين وأنظمة أحد الأطراف المتعاقدة التي تحكم دخول الركاب والأمتعة والطاقم والبضائع والبريد مثل الإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجمارك والصحة والحجر

الصحي. والأمتعة والطاقم والبضائع والبريد التي تحملها طائرات شركات الخطوط الجوية المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدهم داخل الإقليم المذكور.

3. يجب على كل طرف متعاقد أن يسمح على أراضيه ، لشركات النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير (مثل نشر متخصصين في الوثائق) لضمان نقل الأشخاص فقط، الذين يستوفون الشروط اللازمة للدخول إلى الإقليم أو العبور منه. الطرف المتعاقد الآخر ولديهم وثائق السفر المطلوبة.
4. يقوم كل طرف متعاقد، عند الطلب، بتزويد الطرف المتعاقد الآخر بنسخ من القوانين واللوائح ذات الصلة المشار إليها في هذه المادة.
5. لا يجوز لأي طرف متعاقد منح أي أفضلية له أو لأي شركة (شركات) طيران أخرى على شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر في تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 5

الإعفاء من الجمارك و الرسوم الأخرى

1. تُعفى الطائرات التي يتم تشغيلها على خدمات دولية من قبل شركة (شركات) الطيران المعنية من قبل كل طرف متعاقد، وكذلك معداتها العادية، وإمدادات الوقود ومواد التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والمشروبات الكحولية والتبغ) على متن هذه الطائرات. من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم أو الضرائب عند الوصول إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها.
2. بالإضافة إلى ذلك ، يُعفى أيضًا ما يلي من نفس الرسوم والضرائب باستثناء الرسوم المقابلة للخدمة المقدمة:

- (أ) مخازن الطائرات التي تم أخذها على متن الطائرات التي تعمل على الطريق المحدد بين أراضي الطرفين المتعاقدين، ضمن الحدود التي حددتها السلطات المختصة للطرف المتعاقد المذكور، وللاستخدام على متن تلك الطائرات.
- (ب) قطع الغيار والمحركات والمعدات الأرضية التي دخلت إلى أراضي أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة على طريق محدد من قبل شركة (شركات) النقل الجوي المعنية للطرف المتعاقد الآخر.

(ت) الوقود ومواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية المخصصة لتزويد الطائرات التي يتم تشغيلها على طريق محدد من قبل شركة (شركات) النقل الجوي المعينة للأطراف المتعاقدة ، حتى لو استخدام جزء من هذه الإمدادات في الرحلة التي يتم إجراؤها فوق أراضي الطرف المتعاقد الآخر؛

(ث) المواد المطبوعة ، بما في ذلك المواد المطبوعة التي تحمل شارة الناقل الجوي والمواد الدعائية والترويجية المعتادة التي يتم توزيعها مجاناً من قبل الناقل الجوي، على النحو المنصوص عليه في التشريعات الجمركية لكل طرف، والتي يتم إدخالها للاستخدام أو التوزيع في إقليم الطرف آخر، أو يتم توريده في أراضي أحد الأطراف ويتم اصطحابه على متن الطائرة للاستخدام على متن طائرة متجهة للخارج تابعة لناقل جوي للطرف الآخر يعمل في مجال النقل الجوي الدولي ، حتى عندما يتم استخدام هذه المطبوعات المخزنة في جزء من الرحلة التي تم إجراؤها فوق المنطقة المذكورة ؛ و

(ج) زي الموظفين وأجهزة الكمبيوتر وطابعات التذاكر للحجز وإصدار التذاكر ، المعدة للاستخدام من قبل الناقل الجوي لأحد الأطراف في أراضي الطرف الآخر شريطة أن يتم استيرادها مؤقتاً إلى أراضي الطرف الآخر وإعادة تصديرها في غضون فترة أقصاها 24 شهراً.

قد يكون من المطلوب الاحتفاظ بالمواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ت) و (ث) و (ج) من هذه الفقرة تحت إشراف أو رقابة جمركية.

3. لا يجوز تفريغ المعدات المحمولة جواً ، وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها على متن طائرات أي من الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة سلطات الجمارك لذلك الطرف المتعاقد. في مثل هذه الحالة ، يمكن وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة حتى وقت إعادة تصديرها أو التخلص منها بطريقة أخرى وفقاً للوائح الجمركية.

4. تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متاحة أيضاً عندما تتعاقد شركة (شركات) النقل الجوي المعينة لطرف متعاقد مع شركة نقل جوي أخرى ، والتي تتمتع أيضاً بمثل هذه الإعفاءات من الطرف الآخر ، للحصول على قرض أو نقل في أراضي الطرف الآخر من البنود المحددة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة.

المادة 6

تحصيل الضرائب

1. الأرباح من تشغيل الطائرات في النقل الدولي تخضع للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يوجد فيه مكان الإدارة الفعالة للمشروع.
2. يخضع رأس المال الذي تمثله الطائرات التي يتم تشغيلها في النقل الدولي والممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعالة للمشروع.
3. في حالة وجود اتفاقية خاصة لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل وعلى رأس المال بين الطرفين المتعاقدين ، تسري أحكام هذا الأخير.

المادة 7

رسوم المستخدم

1. يجب على كل طرف أن يضمن أن رسوم المستخدم التي قد تفرضها سلطات أو هيئات الشحن المختصة على شركات النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام الملاحة الجوية ومراقبة الحركة الجوية والبنية التحتية للمطارات وأمن الطيران والمرافق والخدمات ذات الصلة يجب أن تكون عادلة ، معقول ، غير تمييزي بشكل غير عادل ، وموزع بشكل منصف بين فئات المستخدمين. قد تعكس هذه الرسوم ، على سبيل المثال لا الحصر ، التكلفة الكاملة التي تتحملها سلطات أو هيئات الشحن المختصة لتوفير مرافق وخدمات أمن المطارات والطيران المناسبة في ذلك المطار أو داخل نظام ذلك المطار. قد تشمل هذه الرسوم عائدًا معقولاً على الأصول ، بعد الاستهلاك. يجب توفير المرافق والخدمات التي يتم فرض رسوم على المستخدم على أساس فعال واقتصادي. في أي حال ، سيتم تقييم هذه الرسوم على شركات النقل الجوي للطرف الآخر بشروط لا تقل تفضيلاً عن أفضل الشروط المتاحة لأي شركة طيران أخرى في وقت تقييم الرسوم.
2. يشجع كل طرف متعاقد المشاورات بين سلطات أو هيئات الشحن المختصة في أراضيهم وشركات النقل الجوي و / أو الهيئات التي تمثلها التي تستخدم الخدمات والمرافق ، كما يشجع سلطات أو هيئات الشحن المختصة وشركات النقل الجوي أو الهيئات التي تمثلها تبادل المعلومات التي قد تكون

- ضرورة للسماح بمراجعة دقيقة لمعقولية الرسوم وفقاً لمبادئ الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة. يجب على كل طرف متعاقد التأكد من أن السلطات أو الهيئات المختصة المسؤولة عن فرض الرسوم تزود المستخدمين بإخطار معقول بأي اقتراح لتغييرات في رسوم المستخدم لتمكين تلك السلطات من النظر في الآراء التي يعبر عنها المستخدمون قبل إجراء التغييرات.
3. لا يجوز اعتبار أي من الطرفين ، في إجراءات تسوية المنازعات وفقاً للمادة 20 (تسوية المنازعات) من هذه الاتفاقية ، مخالفاً لأحكام هذه المادة ، إلا إذا:
- (أ) فشل في إجراء مراجعة للتهمة أو الممارسة التي هي موضوع شكوى من قبل الطرف المتعاقد الآخر في غضون فترة زمنية معقولة ؛ أو
- (ب) بعد مثل هذه المراجعة ، يفشل في اتخاذ جميع الخطوات في نطاق سلطته لمعالجة أي تهمة أو ممارسة لا تتوافق مع هذه المادة.

المادة 8

حركة المرور في النقل المباشر

يُعفى من الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى الركاب والأمتعة والبضائع بما في ذلك البريد العابر المباشر عبر أراضي أي من الطرفين المتعاقدين مالم تغادر منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض.

المادة 9

الاعتراف بالشهادات و التراخيص

1. شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المصدق عليها وفقاً لقوانين وأنظمة أحد الأطراف المتعاقدة ، بما في ذلك ، في حالة جمهورية النمسا ، قوانين ولوائح الاتحاد الأوروبي وغير منتهية الصلاحية يجب الاعتراف بها على أنها صالحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها ، شريطة دائماً أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص صادرة أو مصدق عليها ، تساوي أو تفوق المعايير الدنيا المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو.

2. الفقرة 1) تنطبق أيضًا فيما يتعلق بشركة طيران معينة من قبل جمهورية النمسا والتي تمارس الرقابة التنظيمية عليها وتحافظ عليها من قبل دولة عضو أخرى في الاتحاد الأوروبي.
3. ومع ذلك ، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة أو المصدق عليها لمواطنيها من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى للرحلات فوق أراضيها.

المادة 10

التسعير

1. يسمح كل طرف متعاقد بتحديد أسعار الخدمات الجوية المنتظمة بحرية من قبل كل شركة طيران على أساس اعتباراتها التجارية في السوق.
2. يقتصر تدخل الأطراف المتعاقدة على:
 - أ) منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة التي يشكل تطبيقها المستمر سلوكًا مضادًا للمنافسة ، والذي كان له أو يحتمل أن يقصد أن يكون له تأثير شل منافس أو استبعاد منافس من مسار محدد.
 - ب) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة أو التقييدية بشكل غير معقول بسبب إساءة استخدام مركز مهيمن أو الممارسات المنسقة بين شركات النقل الجوي. و
 - ت) حماية شركات الطيران من الأسعار المنخفضة بشكل مصطنع.
3. لا يلزم تقديم أسعار الخدمات الجوية الدولية المنتظمة بين أقاليم الأطراف المتعاقدة. على الرغم مما سبق ، يتعين على شركات الطيران المعنية من الأطراف المتعاقدة ، عند الطلب ، تقديم معلومات عن الأسعار التاريخية والحالية ، حسبما هو متاح ، إلى سلطات الطيران في الأطراف المتعاقدة.

المادة 11

التمثيل التجاري و الفرص

1. تمثيل الناقل الجوي.

يسمح لشركات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد بما يلي:

أ) إنشاء مكاتب في أراضي الطرف المتعاقد الآخر لتعزيز النقل الجوي وبيع تذاكر الطيران والخدمات الإضافية والمرافق الأخرى اللازمة لتوفير خدمات النقل الجوي ووسائل النقل، وفقاً لتشريعات هذا الطرف المتعاقد الآخر.

ب) الاستقدام والحفاظ في أراضي الطرف المتعاقد الآخر - وفقاً لتشريعات هذا الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل - الموظفين الإداريين والمبيعات والفنيين والتشغيليين وغيرهم من المتخصصين اللازمين فيما يتعلق بتوفير النقل الجوي؛
ج) يجوز تلبية متطلبات الموظفين هذه ، بناءً على اختيار شركات الطيران المعنية ، من قبل موظفيها من أي جنسية أو باستخدام خدمات أي منظمة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضي الطرف المتعاقد الآخر والمصرح لها بأداء مثل هذه الخدمات في أراضي ذلك الطرف المتعاقد.

د) يخضع الممثلون والموظفون للقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. تماشياً مع هذا القانون واللوائح ، يمنح كل طرف متعاقد تصاريح العمل اللازمة ، وتأشيرات العمل الوطنية ، وتصاريح الإقامة أو غيرها من الوثائق المماثلة ، إن وجدت ، في أقرب وقت ممكن للممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة أ من هذه المادة ، إذا تم استيفاء جميع الشروط ؛ و

هـ) ستتخذ السلطات المختصة لكل طرف متعاقد جميع الخطوات اللازمة لضمان أن تمثيل شركات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر يمكن أن يمارس أنشطتها بطريقة منظمة.

2. البيع وتحويل الأموال والإيرادات.

(أ) يجوز لأي ناقل جوي لكل طرف متعاقد أن يشترك في بيع خدمات النقل الجوي والخدمات المساعدة ذات الصلة في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بشكل مباشر و / أو حسب تقديره ، من خلال وكلاء المبيعات التابعين له ، وسطاء آخرين يعينهم الناقل الجوي. ، من خلال شركة طيران أخرى أو عبر الإنترنت. لكل شركة نقل جوي الحق في بيع خدمات النقل والخدمات الإضافية ذات الصلة ، ويكون لأي شخص الحرية في شراء خدمات النقل والخدمات الإضافية بعملة تلك المنطقة أو بعملات قابلة للتحويل بحرية وفقاً لتشريعات العملة المحلية.

(ب) يحق لكل ناقل جوي التحويل إلى عملات قابلة للتحويل بحرية وتحويل الإيرادات المحلية من أراضي الطرف المتعاقد الآخر إلى إقليمه الأصلي أو إلى البلد أو البلدان التي يختارها وفقاً للأنظمة والتشريعات المعمول بها. يُسمح بالتحويل والتحويل على الفور دون قيود أو ضرائب فيما يتعلق بذلك بسعر الصرف الرسمي المطبق على المعاملات والتحويلات الحالية في التاريخ الذي يقدم فيه الناقل الجوي الطلب الأولي للتحويل. في حالة عدم وجود سعر صرف رسمي ، يتم إجراء هذا التحويل والتحويل على أساس أسعار الصرف السائدة في سوق الصرف الأجنبي.

(ج) يسمح لشركات النقل الجوي لكل طرف متعاقد بدفع النفقات المحلية ، بما في ذلك رسوم المطار ومشتريات الوقود ، في أراضي الطرف الآخر بالعملة المحلية. وفقاً لتقديرها ، يجوز لشركات النقل الجوي لكل طرف متعاقد دفع هذه النفقات في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بعملات قابلة للتحويل بحرية وفقاً لتشريعات العملة المحلية.

3. المناولة الأرضية

يكون لكل شركة طيران معينة الحق في تقديم خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها ("المناولة الذاتية") في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو التعاقد على هذه الخدمات بشكل آخر ("التعامل مع الطرف الثالث") ، كلياً أو جزئياً ، حسب اختياره ، مع أي من الموردين المصرح لهم بتقديم هذه الخدمات. حيثما أو طالما أن القوانين واللوائح السارية على المناولة الأرضية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة تمنع أو تحد من حرية التعاقد على هذه الخدمات أو التعامل معها ذاتياً ، يجب معاملة كل شركة طيران معينة على أساس غير تمييزي فيما يتعلق وصولهم إلى خدمات المناولة الذاتية والمناولة الأرضية التي يقدمها المورد أو المورد.

4. التأجير

وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية ذات الصلة لكلا الطرفين المتعاقدين ، يحق لشركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد تقديم الخدمات المتفق عليها باستخدام طائرة مع أو بدون طاقم مؤجر من أي مؤجر ، بما في ذلك من دول ثالثة ، شريطة أن يكون جميع المشاركين في هذه الترتيبات يستوفون الشروط المنصوص عليها في القوانين واللوائح التي تطبقها عادة الأطراف المتعاقدة في مثل هذه الترتيبات.

5. المشاركة بالرمز

أثناء تشغيل أو إيقاف الخدمات بموجب هذه الاتفاقية ، يجوز لأي شركة طيران معينة تابعة لطرف متعاقد الدخول في ترتيبات تسويق تعاوني ، مثل ترتيبات المشاركة بالرمز مع:

(أ) أي ناقل جوي أو ناقل تابع للأطراف المتعاقدة. و

(ب) أي ناقل جوي أو ناقل لدولة ثالثة. و

(ج) أي مزود نقل سطحي (بري أو بحري)،

شريطة أن (1) تمتلك جميع شركات النقل المعنية السلطة المناسبة من حيث حقوق التوجيه أو حقوق المرور، و (2) يجب إبلاغ المشتري في نقطة البيع ، أو في أي حال قبل الصعود إلى الطائرة بجميع الترتيبات التي يجب إستفائها فيما يتعلق بالمشاركة في الرمز والخاصة بنقل الركاب وعن جميع مزودي النقل الذين سيشغلون كل قطاع من قطاعات الخدمة.

يجوز للناقل الجوي (أو الناقلون) المعين من كل طرف متعاقد أن يقدم أيضاً خدمات مشاركة الرمز بين أي نقطة (نقاط) في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، بشرط أن يتم تشغيل هذه الخدمات من قبل ناقل جوي أو ناقل (ناقلون) يمتلكون الرخصة للتشغيل.

يجوز لشركات التسويق ممارسة حقوق التوقف على أي خدمات مشتركة بالرمز.

6. النقل المتعدد الوسائط

مع مراعاة قوانين وأنظمة كل طرف متعاقد ، يُسمح لشركات النقل الجوي المعنية لكل طرف متعاقد باستخدام ، فيما يتعلق بالنقل الجوي ، أي نقل متعدد الوسائط إلى أو من أي نقاط في أراضي الأطراف المتعاقدة أو البلدان الثالثة. قد تختار شركات الطيران إجراء النقل متعدد الوسائط الخاص بها أو توفيره من خلال الترتيبات ، بما في ذلك مشاركة الرمز ، مع وسائط النقل الأخرى. يمكن تقديم هذه الخدمات متعددة الوسائط كخدمة من خلال الخدمة وبسعر واحد

لنقل الجوي والنقل متعدد الوسائط مجتمعين ، شريطة أن يتم إبلاغ الركاب والشاحنين بمقدمي النقل المعنيين.

7. خدمة الطائرات أو صيانتها أو إصلاحها

يحق لكل شركة نقل جوي معيّنة تقديم خدماتها أو صيانتها أو إصلاحها للطائرات في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو بخلاف ذلك التعاقد على هذه الخدمات ، كلياً أو جزئياً ، حسب اختيارها ، مع أي من الموردين مرخص لها بتقديم مثل هذه الخدمات ومرخصة في المطارات المحددة. ويمكن أيضاً إجراء الصيانة وتصحيح العيوب لشركات الطيران بحيث تكون:

(أ) جهة تمتلك الأغلبية في الآخر ، أو

(ب) جهة تمتلك أغلبية في كل منهما.

المادة 12

المبادئ التي تحكم عمليات الخدمات المتفق عليها

1. يسمح كل طرف متعاقد بفرص عادلة ومتساوية لشركات الطيران المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين للتنافس بحرية في توفير النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.
2. يسمح كل طرف متعاقد لكل شركة طيران معيّنة بتحديد وتيرة وسعة الخدمات المتفق عليها التي تقدمها على المسارات المحددة بناءً على اعتباراتها التجارية في السوق على النحو المتفق عليه من وقت لآخر بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين. تمثيلاً مع هذا الحق ، لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يحد من جانب واحد من حجم حركة المرور أو تواتر أو انتظام الخدمة أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغلها شركات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، باستثناء ما قد يكون مطلوباً للجمارك والتقنية والتشغيلية. أو أسباب تتعلق بسلامة إدارة الحركة الجوية أو حماية البيئة أو الصحة في ظل ظروف موحدة تتفق مع المادة 15 من الاتفاقية.
3. قد يُطلب من شركات الطيران المعينة من قبل طرف متعاقد تقديم جداول رحلاتها للموافقة عليها إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لتقديمها. ينطبق نفس الإجراء على أي تعديل لها. في حالات خاصة يمكن تخفيض هذه المهلة بموافقة السلطات المذكورة.

4. لا يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لشركة الطيران أو شركات الطيران المعنية ، سواء بالاشتراك مع أي شركة طيران أو خطوط جوية أخرى أو بشكل منفصل ، بإساءة استخدام القوة السوقية بطريقة كان لها أو يحتمل أو تهدف إلى إضعاف منافس بشدة أو استبعاد منافس. من طريق محدد بموجب هذه الاتفاقية.
5. يتعين على كل طرف متعاقد اتخاذ جميع الإجراءات المناسبة داخل ولاياته القضائية للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات المضادة للمنافسة أو الافتراض في ممارسة الحقوق والاستحقاقات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة 13

سلامة الطيران

1. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة في أي منطقة تتعلق بأطقم الطائرات أو الطائرات أو تشغيلها التي يعتمدها الطرف المتعاقد الآخر. يجب أن تتم هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يومًا من هذا الطلب.
2. إذا وجد أحد الأطراف المتعاقدة ، بعد هذه المشاورات ، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ ولا يدير بشكل فعال معايير السلامة في أي منطقة من هذا القبول تكون على الأقل مساوية للحد الأدنى من المعايير الموضوعة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة ، يجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك النتائج والخطوات التي تعتبر ضرورية للتوافق مع تلك المعايير الدنيا ، وأن الطرف المتعاقد الآخر يجب أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. يعتبر فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب في غضون خمسة عشر (15) يومًا أو أي فترة أطول حسبما يتفق عليه ، سببًا لتطبيق الفقرة 5 من المادة 3 (التعيين والإلغاء) من هذه الاتفاقية.
3. صرف النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة 33 من المعاهدة ، من المتفق عليه أنه يجوز لأي طائرة تشغيلها شركات النقل الجوي المعنية لطرف متعاقد واحد على خدمات إلى أو من أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، أثناء وجودها داخل أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، أن تخضع لفحص من قبل الممثلين المفوضين للطرف المتعاقد الآخر ، على متن الطائرة وحولها للتحقق من صحة وثائق

الطائرة ووثائق طاقمها والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتاتها (تسمى "فحص المنحدر") ، بشرط ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول.

4. إذا أدى أي تفنيش منحدر أو سلسلة من عمليات التفنيش المنحدر إلى:

أ) مخاوف جدية من أن الطائرة أو تشغيلها لا يتوافق مع الحد الأدنى من المعايير الموضوعة في ذلك الوقت وفقاً للاتفاقية ، أو

ب) مخاوف جدية من عدم وجود صيانة وإدارة فعالة لمعايير السلامة الموضوعة في ذلك الوقت عملاً بالاتفاقية ،

يجب أن يكون للطرف المتعاقد الذي يقوم بالتفنيش ، لأغراض المادة 33 من المعاهدة ، الحرية في استنتاج أن المتطلبات التي بموجبها تم إصدار الشهادة أو التراخيص فيما يتعلق بتلك الطائرة أو فيما يتعلق بطاقم تلك الطائرة أو أصبحت صالحة ، أو أن المتطلبات التي يتم بموجبها تشغيل تلك الطائرة ، لا تساوي أو تتجاوز الحد الأدنى من المعايير الموضوعة وفقاً للمعاهدة.

5. في حالة رفض ممثل عن شركة الطيران أو الخطوط الجوية هذه الدخول لغرض إجراء تفنيش منحدر لطائرة يتم تشغيلها بواسطة أو نيابة عن شركة الطيران أو الخطوط الجوية التابعة لطرف متعاقد واحد وفقاً للفقرة 3 من هذه المادة ، للطرف المتعاقد الآخر الحرية في استنتاج وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة واستخلاص النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.

6. يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تغيير تصريح التشغيل الخاص بشركة طيران أو شركات طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال خلص الطرف المتعاقد الأول ، سواء نتيجة لتفنيش المنحدر ، إلى سلسلة من عمليات تفنيش المنحدر ، رفض الوصول لفحص المنحدر أو التشاور أو غير ذلك ، أن الإجراء الفوري ضروري لسلامة عمليات شركة الطيران.

7. يجب وقف أي إجراء يتخذه طرف متعاقد واحد وفقاً للفقرتين 2 أو 6 أعلاه بمجرد زوال أساس اتخاذ هذا الإجراء عن الوجود.

8. عندما عينت جمهورية النمسا شركة طيران تمارس الرقابة التنظيمية عليها وتحافظ عليها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة تنطبق بالتساوي فيما يتعلق باعتماد أو ممارسة أو الحفاظ على معايير السلامة من خلال أي من الدولتين وفيما يتعلق بترخيص تشغيل شركة الطيران تلك.

المادة 14

أمن الطيران

1. تماشياً مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
 2. تعمل الأطراف المتعاقدة على وجه الخصوص بما يتوافق مع أحكام:
 - (أ) المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م.
 - (ب) معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م.
 - (ج) معاهدة قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م.
 - (د) بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م ؛
 - (هـ) معاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ، الموقعة في مونتريال في 1 آذار / مارس 1991م؛
- وأي اتفاق آخر متعدد الأطراف يحكم أمن الطيران ملزم لكلا الطرفين المتعاقدين.
3. يتصرف الطرفان المتعاقدان ، في علاقتهما المتبادلة ، بما يتفق مع أحكام أمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملحقات لاتفاقية شيكاغو إلى المدى الذي تكون فيه هذه الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الأطراف المتعاقدة. يجب عليهم أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلين أو مشغلي الطائرات التي يكون مكان عملهم الرئيسي أو إقامتهم الدائمة في أراضي الأطراف المتعاقدة أو ، في حالة جمهورية النمسا ، مشغلي الطائرات التي تم إنشاؤها في الأراضي بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ولديها تراخيص تشغيل سارية وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، ويتصرف مشغلو المطارات في أراضيهم وفقاً لأحكام أمن الطيران هذه.

4. يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة اللازمة لبعضهما البعض لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأعمال غير القانونية ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
5. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يتعين على مشغلي الطائرات أن يراعوا ، للمغادرة أو أثناء وجودهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أحكام أمن الطيران بما يتوافق مع القانون الساري في الدولة ، بما في ذلك ، في حالة جمهورية النمسا ، قانون الاتحاد الأوروبي.
6. يجب على كل طرف متعاقد أن يضمن تطبيق التدابير المناسبة بشكل فعال داخل أراضيها لحماية الطائرة وفحص الركاب والطاقم والأشياء المحمولة وإجراء الفحوصات الأمنية المناسبة للأمتعة والبضائع ومخازن البريد والطائرات قبل وأثناء الصعود أو التحميل.
7. كما يجب على كل طرف متعاقد أن ينظر بعين العطف إلى أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.
8. عند وقوع حادثة أو تهديد بوقوع حادثة الاستيلاء غير القانوني على طائرات مدنية أو غيرها من الأعمال غير القانونية ضد سلامة هذه الطائرات أو ركابها وطاقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، يجب على الأطراف المتعاقدة مساعدة بعضها البعض من خلال تسهيل الاتصالات وغير ذلك من الإجراءات المناسبة. تدابير تهدف إلى الإنهاء السريع والأمن لمثل هذا الحادث أو التهديد.
9. عندما يكون لدى طرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة ، يجوز لسلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. يجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون خمسة عشر (15) يوماً من استلام مثل هذا الطلب من أي من الطرفين المتعاقدين. يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب أساساً لتطبيق الفقرة 5 من المادة 3 من هذه الاتفاقية (التعيين والإلغاء). إذا اقتضت حالة طارئة خطيرة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة شهر.

المادة 15

الجوانب المجتمعية

1. تؤكد الأطراف من جديد التزامها ، وفقا لالتزاماتها الناشئة عن عضوية منظمة العمل الدولية ، وإعلان منظمة العمل الدولية بشأن المبادئ والحقوق الأساسية في العمل ومتابعتها ، الذي اعتمدته مؤتمر العمل الدولي في دورته السادسة والثمانين في عام 1998 ، لاحترام وتعزيز وتنفيذ وتطبيق الحقوق والمبادئ الأساسية في العمل بشكل فعال ، في حدود تصديقات كل منها.
2. يعمل الطرفان من خلال قوانينهما ولوائحهما وممارساتهما على تعزيز مستويات عالية من الحماية في مجال العمل والمجال الاجتماعي لقطاع الطيران المدني.

المادة 16

حماية البيئة

1. تؤيد الأطراف المتعاقدة الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران.
2. تتفق الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بالعمليات بين أقاليمها على تنفيذ قواعد منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs) الواردة في الملحق 16 وسياسة الايكوا الحالية وتوجيهاتها بشأن حماية البيئة.
3. تقر الأطراف المتعاقدة بأهمية العمل معا وضمن إطار المناقشات متعددة الأطراف بشأن مسائل حماية البيئة.

المادة 17

توفير الإحصاء

يجب على سلطات الطيران في أحد الأطراف المتعاقدة أن تزود سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر ، بناءً على الطلب، بإحصاءات حركة المرور التي تم رفعها من أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر والتي تم تفريغها في أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر لأغراض المعلومات وفقاً لقوانين وأنظمة كل متعاقد.

المادة 18

التشاور

1. تتشاور سلطات الطيران في كل طرف متعاقد فيما بينها من وقت لآخر ، من أجل ضمان التعاون الوثيق فيما يتعلق بجميع القضايا المتعلقة بتفسير وتطبيق هذه الاتفاقية ، بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين.
2. تبدأ هذه المشاورات في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ طلب أحد الأطراف المتعاقدة ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 19

التعديلات

1. إذا رأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، فيجوز له في أي وقت طلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر ويجب أن تبدأ هذه المشاورات (التي قد تكون من خلال المناقشات بين سلطات الطيران) في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة.
2. يجب الموافقة على التعديلات المتفق عليها من قبل كل طرف متعاقد وتدخل حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الثاني ، بعد الشهر الذي أبلغ فيه الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض عن طريق

تبادل المذكرات الدبلوماسية بأن متطلبات تم الوفاء بدخولها حيز التنفيذ بموجب الإجراءات القانونية الخاصة بكل منهما.

3. التعديلات على ملحق هذه الاتفاقية يمكن الاتفاق عليها مباشرة بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين وتدخل حيز التنفيذ عند تأكيدها بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة 20

تسوية المنازعات

1. إذا نشأ أي نزاع بين الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، يجب على الأطراف المتعاقدة في المقام الأول السعي لتسويته عن طريق التفاوض.
2. إذا أخفقت الأطراف المتعاقدة في التوصل إلى تسوية عن طريق التفاوض ، فيجوز لها أن تتفق على إحالة النزاع إلى محكم للبت فيه ، أو يجوز تقديم النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للبت فيه أمام هيئة التحكيم المكونة من ثلاثة محكمين ، واحد يتم ترشيحه من قبل كل طرف متعاقد والثالث يعينه الطرفان المرشحان.
3. يجب على كل طرف متعاقد تسمية محكم خلال فترة ستين (60) يومًا من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين من الطرف الآخر لإشعار من خلال القنوات الدبلوماسية يطلب التحكيم في النزاع ، ويتم تعيين المحكم الثالث في غضون فترة ستين (60) يومًا أخرى.
4. إذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في ترشيح محكم خلال الفترة المحددة أو لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم أو المحكمين كما تتطلب القضية. في مثل هذه الحالة ، يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ويعمل كرئيس لهيئة التحكيم ويحدد المكان الذي سيعقد فيه التحكيم. إذا اعتبر الرئيس أنه مواطن من دولة ، ولا يمكن اعتباره محايدًا فيما يتعلق بالنزاع ، فإن نائب الرئيس الأقدم الذي لم يتم استبعاده على هذا الأساس يجب أن يقوم بالتعيينات. تتوصل هيئة التحكيم إلى قرارها بأغلبية الأصوات.
5. تتعهد الأطراف المتعاقدة بالامتنثال لأي قرار صادر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة.

6. في حالة عدم امتثال أي من الطرفين المتعاقدين لأي قرار صادر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة وطالما ، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها للطرف المتعاقد بموجب هذه الاتفاقية في الافتراضي أو إلى شركة طيران معينة بشكل افتراضي.
7. يتم تقاسم نفقات هيئة التحكيم ، بما في ذلك أتعاب ونفقات المحكمين ، بالتساوي من قبل الأطراف المتعاقدة. تعتبر أي نفقات يتكبدها رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بإجراءات الفقرة 4 من هذه المادة جزءاً من نفقات هيئة التحكيم.

المادة 21

إنهاء الاتفاقية

1. يجوز لكل طرف متعاقد ، في أي وقت ، إرسال إخطار كتابي من خلال القنوات الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. يجب إرسال هذا الإشعار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.
2. في مثل هذه الحالات ، تنتهي الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ، ما لم يتم سحب إشعار الإنهاء بالاتفاق المتبادل قبل انتهاء هذه الفترة. في حالة عدم وجود إشعار بالاستلام من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، يعتبر الإخطار قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة 22

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وتعديلاتها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 23

دخول حيز النفاذ

تصبح هذه الاتفاقية سارية المفعول مؤقتاً بعد ثلاثين (30) يوماً من تاريخ التوقيع.

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي الشهر الذي انتهى فيه الطرفان المتعاقدان من إخطار بعضهما البعض عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية بأن متطلبات دخولها حيز التنفيذ بموجب الإجراءات القانونية الخاصة بكل منهما تم الوفاء به.

يتم إنهاء اتفاقية النقل الجوي بين الحكومة الاتحادية النمساوية وحكومة الإمارات العربية المتحدة ، الموقعة في 23 مايو 1990 ، وتحل محلها هذه الاتفاقية في تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المفوضون حسب الأصول من قبل الحكومات المعنية ، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت من نسختين في فيينا هذا اليوم الرابع من يوليو ، 2023 باللغات الألمانية والعربية والإنجليزية ، وجميع النصوص متساوية في الحجية. في حالة وجود اختلافات في تفسير أحكام هذه الاتفاقية ، يسود النص الإنجليزي.

عن حكومة النمسا الاتحادية

عن حكومة دولة الامارات العربية المتحدة

بيتر لاونسكي-تيفنثال

حمد علي الكعبي

(Peter Launsky-Tieffenthal)

(Hamad Ali Al Kaabi)

المرفق

الجزء الأول:

أ. يحق لشركة (شركات) الطيران المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تشغيل خدمات جوية مجدولة في كلا الاتجاهين على المسارات المحددة فيما يلي:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقطة في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في النمسا الاتحادية	أي نقاط

ب. يحق لشركة (شركات) الطيران المعينة من قبل جمهورية النمسا تشغيل خدمات جوية منتظمة في كلا الاتجاهين على المسارات المحددة فيما يلي:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في النمسا الاتحادية	أي نقاط	أي نقطة في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

الجزء الثاني:

أي نقاط وسيطة وأية نقاط خارجها يمكن أن تخدمها شركة (شركات) الطيران المعينة لكل طرف متعاقد دون ممارسة حقوق الحرية الخامسة.

يمكن أن يتم الاتفاق على ممارسة حقوق النقل للحرية الخامسة من قبل سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.

الجزء الثالث:

يجوز لشركات النقل الجوي لكلا الطرفين على أي أو جميع الرحلات الجوية وحسب اختيارهم:

(أ) تسيير رحلات في أي من الاتجاهين أو كلاهما ؛

(ب) الجمع بين أرقام الرحلات المختلفة في عملية واحدة للطائرة ؛

(ج) يخدم النقاط الوسيطة وما بعدها ، كما هو محدد في القسم الأول من هذا الملحق ، والنقاط الموجودة في أراضي الأطراف في أي مجموعة وبأي ترتيب ؛

(د) حذف التوقف في أي نقطة أو نقاط ؛

(هـ) نقل الحركة من أي من طائراتها إلى أي طائرة أخرى في أي وقت.

(و) التوقف في أي نقطة سواء داخل أراضي أي من الطرفين أو خارجها ؛

(ز) نقل المرور العابر عبر أراضي الطرف الآخر ؛ و

(ح) الجمع بين حركة المرور على نفس الطائرة بغض النظر عن مكان انطلاق هذه الحركة.