

مذكرة تفاهم

1 اجتمع ممثلي حكومة جمهورية النمسا وسلطة الطيران المدني لجمهورية مصر العربية (شؤا إليها فيما بعد باسم "الوفدان") في مدينة فيينا في 15 و 16 مايو 2023 لمناقشة الموضوعات المتعلقة بالخطوط الجوية بين البلدين.

وترد قائمة الوفدين في المرفق (1).

2 عقدت المناقشات في جو اء يسوده الود، وأعرب كلا الوفدين عن رغبتهما في مواصلة تعزيز العلاقات الجوية بينهما بروح من التعاون والتفاهم الكامل من أجل منافعهم المتبادلة.

3 تم التوصل إلى التفاهم التالي بين الوفدين:

1-3. اتفاق جديد للخطوط الجوية المنتظمة (ASA)

قدم الوفد المصري مسودة جديدة لاتفاق الخطوط الجوية المنتظمة، والتي تم إرسالها سقاً. وبعد تبادل الآراء ومناقشة التعليقات النمساوية، وافق الوفدان على نص اتفاق الخطوط الجوية المنتظمة الجديدة كما هو منصوص عليه في المرفق (2). سيبذل كل جانب قصارى جهده لتسريع إجراءات التصديق.

2-3. الإشارة إلى الهدف الطموح العالمي طويل الأجل (LTAG) لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)

ألقى الجانبان الضوء على التطورات الجارية على مستوى منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) فيما يتعلق بالبيئة. أقر الوفدان تلخفاً على العمل لتحقيق أهداف جماعية وجماعية طويلة الأجل للطيران الدولي للوصول بشأن انبعاثات الكربون للمعدل صفر بحلول عام 2050 ماً لهدف اتفاقية باريس بشأن خفض درجات الحرارة (على سبيل المثال مستوى التنمية وتطوير أسواق الطيران والنمو المستدام للطيران الدولي والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي).

3-3. الجوانب الاجتماعية

اقترح الجانب النمساوي إدراج مادة بشأن الجوانب الاجتماعية كما هو وارد في المرفق (3). وقد أحيط الجانب طي علماً بالروح التي ينبغي اتباعها في لوق لطيران لجمهورية النمسا لئلا يتم إفادة الجانب النمساوي بالرأي في الجولة المقبلة من المحادثات.

4-3 نظام السعة

بعد المناقشة، اتفق الوفدان على نظام السعة التالي:

3-4-1 رحلات الركاب:

• ما يصل إلى (11) إحدى عشرة رحلة أسبوعية للركاب/ رحلات مختلطة بخط سير فيينا - من صيف 2024.

• ما يصل إلى (3) ثلاث رحلات أسبوعية للركاب/ رحلات مختلطة بخط سير فيينا - صيف 2023.

أكد الجانب المصري مجدداً أن المطارات الثمانية التالية يمكن تشغيلها من قبل شركات الطيران المعينة من كلا الجانبين دون قيود منذ إبرام مذكرة التفاهم عام 2008 وهم كالاتي: الأقصر والغردقة وأسوان وشرم الشيخ وطابا وسانت كاترين ومرسى علم والعلمين وفقاً لرقم 164/2006. (ملاحظة: لغرض حقوق النقل المشار إليها في البند (3-4) المذكور أعلاه، تعرف القاهرة بأنها مطار القاهرة الدولي ومطار سفينكس الدولي ومطار العاصمة الدولي).

3-4-2 كافة رحلات الشحن البحري:

أكد الجانبان على منح رحلة طيران واحدة لخدمات الشحن البحري في كل طراز من الطائرات لكل جانب.

3-4-3 رحلات الطيران العارض:

يجوز لشركات الطيران التابعة لكلا الجانبين تشغيل رحلات عارضة دولية في الليرة السورية والليرة اللبنانية العارضة الخاصة بكلا الجانبين.

3-5 المشاركة بالرمز

اتفق الجانبان على ما يلي:

أثناء تشغيل الرحلات أو عرضها بموجب هذه الاتفاقية، يجوز لأي شركة طيران تابعة لأي جانب الدخول في ترتيبات التسويق التعاوني، مثل ترتيبات المشاركة بالرمز مع:

(أ) أي شركة طيران أو شركات طيران تابعة لكلا الجانبين؛

(ب) وأي شركة طيران أو شركات طيران تابعة لأي بلد ثالث؛

(ج) وأي مقدمي خدمات النقل السطحي (بري أو بحري)؛

شريطة أن (1) تمتلك جميع شركات الطيران المشاركة الترخيص المناسب و(2) تفي الترتيبات بالمتطلبات المتعلقة بالسلامة والمنافسة المطبقة عادة على هذه الترتيبات. وفيما يتعلق بمبيعات نقل الركاب التي تشمل المشاركة بالرمز، يجب إبلاغ المشتري في نقطة البيع، أو في أي حال قبل الصعود إلى الطائرة، أي من مقدمي الخدمة سيقوم بتشغيل كل قطاع من الرحلة.

4 متنوع

تحل الأحكام ذات الصلة بمذكرة التفاهم الحالية محل جميع الأحكام الواردة في مذكرات التفاهم السابقة.

5 الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه المذكرة حيز النفاذ فور توقيعها.

تم توقيعها في فيينا في 16 مايو 2023.

نيابة عن وفد جمهورية مصر العربية

نيابة عن وفد جمهورية النمسا

ملاح / هشام عبد الباسط

السيد / مايكل كينز

الوفد النمساوي

السيد/ مايكل كينز، رئيس الوفد النمساوي بالوزارة الاتحادية للشؤون الأوروبية والدولية.
السيدة/ كريستين موسينا باور، نائبة رئيس الوفد النمساوي بالوزارة الاتحادية للعمل المناخي والبيئة والطاقة والتنقل والابتكار والتكنولوجيا.

السيدة/ فيرينا كوزاك بريندل، الوزارة الاتحادية للعمل المناخي والبيئة والطاقة والتنقل والابتكار والتكنولوجيا.
السيدة/ آنا نيتشه، الوزارة الاتحادية للشؤون الأوروبية والدولية.

المراقبين

السيد/ ستيفان إهرنجرور، مطار فيينا الدولي
السيدة/ ستيفاني زوغمان، شركات الطيران النمساوية
السيد/ أندرياس جروبر، شركة الطيران النمساوية لاوداموشن

الوفد المصري

ملاح / هشام عبد العزيز عبد الباسط، رئيس الوفد ورئيس الإدارة المركزية للنقل الجوي- سلطة الطيران المدني المصرية.

السيد/ محمد حمدي الملا، سفير فوق العادة ومفوض بسفارة جمهورية مصر العربية.
السيد الطيار/ كريم جميل سعيد، مدير عام اتفاقيات النقل الجوي بسلطة الطيران المدني المصرية.
السيد/ أشرف خليل، مدير إدارة الاتفاقيات الثنائية بسلطة الطيران المدني المصرية.
السيد/ فؤاد فؤاد حنة، سكرتير ثالث بسفارة جمهورية مصر العربية.

المراقبين

السيد/ عمرو علي، مدير عام العلاقات الدولية والمنظمات، بالشركة القابضة لمصر للطيران.
السيدة/ مروة مصطفى، كبير أخصائي السياسة الجوية، بالشركة القابضة لمصر للطيران.
السيدة/ سلمى الطحان، مدير الشؤون الدولية ، إير كايرو.
السيد / هدية عبد العزيز محمد أحمد، أخصائي الشؤون الدولية، مصر للطيران للشحن الجوي.
السيد/ هشام حسن أنيس، مدير منطقة النمسا وأوروبا الوسطى، مصر للطيران

اتفاق الخطوط الجوية المنتظمة

بين كل من

الحكومة الاتحادية النمساوية

و

حكومة جمهورية مصر العربية

يُؤلى الحكومة الاتحادية النمساوية و حكومة جمهورية مصر العربية (فيما بعد باسم "الطرفين المتعاقدين")؛

كونهما طرفين في اتفاق كونهما طرفين في اتفاق
تح باب التوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944؛

ورغبة من كلا الطرفين في تنمية التعاون في مجال النقل الجوي والمساهمة في تقدم الطيران المدني الدولي؛

ورغبة منهما في إبرام اتفاق الخطوط الجوية المنتظمة، بما يتوافق مع الاتفاقية المذكورة لها، بغرض إنشاء
خطوط جوية دولية منتظمة بين وفيما وراء إقليمي كامن طرفين؛

فقد اتفق الطرفان على ما يلي:

مادة رقم (1)

التعريفات والتفسيرات

1. لغرض هذا الاتفاق، ما لم يقتض السياق خلاف ذلك:

(أ) "سلطة الطيران" تعني بالنسبة لحكومة جمهورية مصر العربية وزير الطيران المدني، وبالنسبة للحكومة الاتحادية النمساوية تعني وزارة الأحداث المناخية والبيئة والطاقة والحركة والابتكار والتكنولوجيا، بما يتناسب مع وظائفهم، أو في كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة مرخصة لأداء أي وظيفة تتعلق بهذا الاتفاق؛

(ب) "الخدمات المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة على "طرق محددة" لنقل الركاب والأمتعة والبضائع بصورة منفصلة أو مختلطة وفقاً للاختصاصات المنصوص عليها؛ "طرق محددة" تعني الطريق المحدد في ملحق هذا الاتفاق؛

(ج) "الاتفاق" يعني هذا الاتفاق وملحقه وأي تعديلات على هذا الاتفاق أو على الملحق؛

(د) تكون لهذه المصطلحات "الخطوط الجوية المنتظمة" و"الخطوط الجوية الدولية المنتظمة" و"شركات الطيران" و"التوقف لغير أغراض الحركة" المعاني المحددة لهم في المادة رقم (96) من الاتفاقية المحدد لكل منهم؛

(هـ) "الملحق" يعني الجداول المرفقة بهذا الاتفاق وأي فقرات أو ملاحظات واردة في هذا الملحق أو أي تغيير فيه. و "رحلات الشحن الجوي البحت" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة التي تقوم بها طائرات نقل البضائع أو البريد بصورة منفصلة أو مختلطة (بما في ذلك الطاقم المعاون) والتي لا تقوم بنقل الركاب بمقابل؛

(ز) "السعة" تعني فيما يتعلق بالطائرة حمولة هذه الطائرة المتاحة على الطريق أو أي قطاع من الطريق؛ وتعني فيما يتعلق بالخطوط المتفق عليها "سعة الطائرة" المستخدمة في هذه الخدمة مضروبة في عدد مرات الرحلات التي تشغلها هذه الطائرة خلال فترة محددة على طريق أو أي قطاع من الطريق؛

(ح) "النقل متعدد الوسائط" يعني النقل العام بالطائرة وبواسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل السطحي للركاب والأمتعة والبضائع والبريد، بصورة منفصلة أو مختلطة، مقابل أجر أو مقابل؛

(ط) "دولة عضو في الاتحاد الأوروبي" يعني دولة طرف متعاقد في معاهدات الاتحاد الأوروبي؛

(ي) "المواطنون" بالنسبة لجمهورية النمسا، يقصد بهم مواطني الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، وبالنسبة لجمهورية مصر العربية، يقصد بهم مواطني جمهورية مصر العربية؛

(ك) الإشارة في هذا الاتفاق إلى "معاهدات الاتحاد الأوروبي" تُقصد بها معاهدة الاتحاد الأوروبي والمعاهدة ذات الصلة بأعمال الاتحاد الأوروبي؛

(ل) الإشارة في هذا الاتفاق إلى "رابطة التجارة الحرة الأوروبية" تُقصد بها الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة وليختنشتاين والنرويج وسويسرا)؛

(م) "الاتفاقية" تح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944؛

وتشمل (1) أي تعديل على هذه الاتفاقية

أ بموجب المادة رقم 94 (أ) من الاتفاقية وصدق الطرفان

المتعاقدان عليه؛ و(2) أي ملحق أو تعديل لهذه الاتفاقية متفق عليه بموجب المادة رقم (90) من تلك الاتفاقية،

وألفه راييفي يتيقن من أن الاتفاقية متفقين؛

بقدر ما يكون هذا الملحق

5 في حالة أن تصبح شركات الطيران المعينة لأي طرف متعاقد غير قادرة على تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات سياسية أو تطورات أو ظروف خاصة أو غير عادية، يبذل الطرف المتعاقد الآخر قصارى جهده لتسهيل التشغيل المستمر للخدمات المتفق عليها من خلال إعادة تنظيم الطرق بشكل مؤقت ومناسب حسبما يقرر كلا الطرفين المتعاقدين.

مادة رقم (4)

التعيين والترخيص

1 يحق لكل طرف متعاقد تعيين شركة أو شركات طيران بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة. ويكون الإخطار بهذا التعيين مكوّنًا قلمًا مكتوبًا من طرف المتعاقد الذي يعين شركة الطيران إلى سلطة طيران الطرف الآخر من خلال القنوات الدبلوماسية.

2 يجوز لسلطة طيران أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركة طيران معينة من جانب الطرف الآخر أن تثبت أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها بموجب القوانين واللوائح المطبقة عادة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة **جانبه لطلوفه الأكلأقفة.**

3 عند استلام إخطار التعيين، يمنح الطرف المتعاقد الآخر التراخيص والتصاريح المناسبة، مع مراعاة الأحكام الواردة في هذه المادة وبأقل قدر من التأخير في الإجراءات، شريطة أن:

أ. في حالة أن تكون شركة طيران (شركات الطيران) معينة من قبل جمهورية مصر العربية:

1 تم تأسيسها في إقليم جمهورية مصر العربية ولديها رخصة تشغيل **سواءً كان في المعمل به** في جمهورية مصر العربية؛

2 **شؤونها لرقبة لة تظمية لعل نظيرها لظن منطب جمهورية مصر العربية والتي** تكون مسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي؛

3 **ة لطان مولككم بياو ملكيتها الجوهرية والرقابة الفعلية عليها من جانب** جمهورية مصر العربية أو من مواطنيها؛

ب. و في حالة أن تكون شركة الطيران (شركات طيران) معينة من قبل جمهورية النمسا:

1 تم تأسيسها في إقليم جمهورية النمسا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ولديها رخصة تشغيل سارية **وفقاً لالتحاد الأوروبي**

2 **و تمؤس وتذرا لة تظمية لعل نظيرها لظن منطب جمهورية النمسا في لالتحاد** الأوروبي والتي تكون مسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي وأن يتم تحديد سلطة الطيران ذات الصلة بوضوح في التعيين؛

3 **لظنهم ملوكهم بياو** ملكيتها الجوهرية والرقابة الفعلية عليها من جانب دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو دول في رابطة التجارة الحرة الأوروبية أو من مواطني هذه الدول.

ج. تكون شركة الطيران المعينة مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها بموجب القوانين واللوائح الوطنية التي تطبق عادة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة من جانب الطرف المتعاقد مع مراعاة الطلبات المقدمة.

4

أ^١، ولكن ليس قبل:

أ) يقوم الطرف المتعاقد الممنوح له الحقوق بتعيين شركة أو شركات طيران على الطرق المحددة؛
ب) يعطي الطرف المانح للحقوق، بأقل تأخير ممكن، تراخيص التشغيل المناسبة لشركة أو لشركات الطيران المعنية.

مادة رقم (5)

إلغاء أو تعليق أو تقييد الحقوق

1 يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين رفض أو إلغاء أو تعليق أو الحد من ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لأحد

شركات الطيران المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر في الحالات الآتية:

أ. في حالة أن تكون شركة الطيران (شركات الطيران) معينة من قبل جمهورية مصر العربية:

1) لم يتم تأسيسها في إقليم جمهورية مصر العربية و/ أو وفقاً للقوانين

واللوائح المعمول بها في جمهورية مصر العربية؛

2) أو لا تملك أو تملك لرقبته تغطية لفضاء طيرانها من قبل سلطات جمهورية مصر

العربية ولا تكون جمهورية مصر العربية مسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاص بها؛

3) أو تكون طرفاً في ملكيتها الجوهرية، و/ أو لا يتم التحكم فيها

بفاعلية من جانب جمهورية مصر العربية و/ أو من مواطنيها؛ أو

ب. في حالة أن تكون شركة الطيران (شركات الطيران) معينة من قبل جمهورية النمسا:

1) لم يتم تأسيس شركة الطيران في إقليم جمهورية النمسا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي و/ أو ليس

بموجب اتفاقية الاتحاد الأوروبي؛

2) أو لا تملك أو تملك لرقبته تغطية لفضاء طيرانها من قبل الدولة العضو والمسؤولة عن

إصدار شهادة المشغل الجوي الخاص بها، أو لم يتم تحديد سلطة الطيران ذات الصلة بوضوح في التعيين؛

3) أو تكون طرفاً في ملكيتها الجوهرية، ولا يتم التحكم بها بفاعلية من

جانب دول عضو في الاتحاد الأوروبي أو في رابطة التجارة الحرة الأوروبية أو من جانب مواطني هذه الدول.

4) أو تحمل شركة الطيران شهادة مشغل جوي صادرة عن الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي، ولا يوجد اتفاق

للخطوط الجوية المنتظمة بين جمهورية مصر العربية والدولة العضو في الاتحاد الأوروبي، ورفضت هذه الدولة

العضو في الاتحاد الأوروبي حقوق النقل لشركة طيران معينة من قبله.

ج. في حالة إخفاق شركة أو شركات الطيران في الامتثال للقوانين واللوائح التي تطبق عادة من قبل الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق، أو في حالة إخفاق شركة الطيران من ناحية أخرى في تشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً لنوعها في هذا الاتفاق، وأ

2

ملمى إلى الفرضيات التي لا يمكن التمسك بها لولا أنها أعلاه، فإن الحقوق المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة لا تمارس إلا بعد التشاور بين سلطات الطيران. يجب أن يتم التشاور في غضون ثلاثين (30) يوماً اقتراح بدء المشاورات، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

مادة رقم (6)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1. يسمح كل طرف متعاقد بفرصة عادلة ومتساوية لشركات الطيران المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين للتنافس في توفير النقل الجوي الدولي الذي يحكمه هذا الاتفاق.

2. يجب أن تتفق سلطات طيران الطرفين المتعاقدين على السعة التي يتعين تشغيلها من قبل شركات الطيران المعينة في مذكرة تفاهم.

يأخذ كل طرف متعاقد في الاعتبار مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر حتى لا يؤثر بشكل غير ملائم على فرصتهم في تقديم خدماتهم الذي يغطيها هذا الاتفاق.

3. يتخذ كل طرف متعاقد جميع الإجراءات المناسبة في نطاق اختصاصه للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات غير العادلة أو المنافسة الضار التي تؤثر سلباً على الوضع في شبكة الطيران المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ممارسة حقوقها المحددة المنصوص عليها في هذا الاتفاق.

4. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض على شركات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أي متطلبات فيما يتعلق بالسعة أو عدد الرحلات أو الحركة أو طراز أو طرازات الطائرات التي قد تتعارض مع أغراض هذا الاتفاق.

5. لا يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لشركات الطيران المعينة الخاصة به، سواء بالاشتراك مع أي شركة طيران أو شركات طيران أخرى أو بشكل منفصل، بإساءة استخدام القوة السوقية بطريقة تؤدي إلى أو من المحتمل أن تهدف إلى إضعاف أحد المنافسين بشدة أو استبعاده من الطريق الجوي.

6 لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يحد من جانب واحد حجم الحركة، عدد الرحلات والخدمة أو انتظامها أو طراز (طرازات) الطائرات التي تشغلها شركات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما قد يكون منصوصاً عليه في وثيقة أو بديلاً في ظل وجود توافق مع المادة رقم (15) من اتفاقية شيكاغو.

7 إذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن شركات الطيران المعينة الخاصة به تتعرض للتمييز أو ممارسات غير عادلة أو غير شريفة أو تشبهت على طول المسار لتسبب أضراراً للطرف المتعاقد الآخر بحيث تتنافس في تقديم الخدمات الجوية الدولية، يجوز له أن يطلب المشاورات وإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه. تعتقد هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز 30 يوماً بعد تلقي طلبها لم يتفق كلا الطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك.

مادة رقم (7)

الضرائب الجمركية والضرائب الأخرى

1 تُعفاطوطلوية تشغل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة من قبل شركة الطيران المعينة التابعة لأي من توكالات الضرائب
معدات الطائرات اللازمة لتشغيلها وخدمات ركابها وملاحيتها، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن هذه الطائرات من الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى أو الضرائب وضريبة القيمة المضافة عند الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن يتم إعادة تصدير هذه الطائرات وتبقى هذه المعدات والإمدادات والمخازن على إخطار مقدمي وثائق الشحن الجوي، وأي مادة دعائية مطبوعة تحمل شارة الشركة المطبوعة عليها و توزع بدون مقابل من قبل شركة الطيران المعينة على متن الطائرة.

2 تُعفاطوطلوية تشغل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة من قبل شركة الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، باستثناء الرسوم مقابل الخدمة المنفذة:

- (أ) مخازن الطائرات ا
المختصة للطرف المتعاقد المذكور، والمخصصة للاستخدام على متن طائرة مغادرة تعمل على خطوط دولية منتظمة من جانب شركة الطيران المعينة من الطرف المتعاقد الآخر؛
- (ب) قطع الغيار والمعدات المعتادة التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والمخصصة لصيانة أو إصلاح الطائرات العاملة بخطوط دولية منتظمة من جانب شركة الطيران المعينة من الطرف المتعاقد الآخر؛
- (ج) الوقود ومواد التشحيم المخصصة لتزويد الطائرات التي تعمل في الخطوط الجوية الدولية المنتظمة من جانب شركة الطيران المعينة من الطرف المتعاقد الآخر، حتى عندما تكون هذه الإمدادات مستخدمة في

جزء من الرحلة المنفذة فوق إقليم الطرف الذي يتم أخذها منه على متن الطائرة شريطة أن لا تأخذ شركة الطيران المعينة من الطرف المتعاقد الآخر أي ركاب أو بضائع أو بريد بين نقطتين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. لا يوجد في هذا الاتفاق ما يمنع جمهورية النمسا من فرض ضرائب أو رسوم أو تكاليف أو تعريفات، على أساس غير تمييزي، على الوقود الذي يتم توفيره في إقليم جمهورية النمسا لاستخدامه في طائرات تابعة لشركة طيران معينة تابعة لجمهورية مصر العربية التي تعمل بين نقطة في إقليم جمهورية النمسا ونقطة أخرى في إقليم جمهورية النمسا أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.

3 في حالة أن القوانين واللوائح الوطنية لأي من الطرفين المتعاقدين تتطلب ذلك، فإن البنود المشار إليها في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة، يجب أن تظل تحت الرقابة الجمركية للطرف المتعاقد المذكور. في حالة عدم إعادة تصدير الأصناف المذكورة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة أو استهلاكها لأغراض بخلاف المنصوص عليها في الفترة أو الفترات المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين، فإن الضرائب والرسوم المقررة وأي مستحقات مالية أخرى يتم تحصيلها قائلين لها.

4 اللازمة لتشغيل الطائرات وخدمة ركابها وملاحيتها وكذلك المواد والإمدادات المحمولة على متن الطائرة التي تشغلها شركة الطيران المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية لهذا الطرف المتعاقد. في مثل هذه الحالة، يجب أن توضع تحت إشراف السلطات المذكورة حتى وقت إعادة تصديرها أو التخلص منها بطريقة أخرى بموافقة السلطات نفسها وفقاً للوائح الجمارك المعمول بها. يتم دفع ضريبة القيمة المضافة والرسوم الجمركية والرسوم والمستحقات المالية الأخرى على النحو المطلوب.

5 لإخطار الطرف الآخر في غضون 14 يومه قبله لتطبيقه في الإقليم المتعاقد الآخر، من أجل التبادل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لمعدات الطائرة، قطع الغيار والمعدات الأمنية والأرضية وقطع غيارها التي يتم استيرادها مع إعفاء مشروط من رسوم وضرائب الاستيراد، شريطة أن تتمتع شركة (شركات) الطيران بالإعفاءات المماثلة من ذلك الطرف المتعاقد الآخر وان يتم إرجاع المعدات وقطع الغيار بأصناف مماثلة من نفس المصدر.

مادة رقم (8)

الضرائب

- 1 تخضع أرباح تشغيل الطائرات في حركة النقل الدولي للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعالة للشركة.
- 2 يخضع رأس المال الذي تمثله الطائرات التي تقوم بتشغيل النقل الدولي والممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعالة للشركة.
- 3 في حالة وجود اتفاقية خاصة لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل وعلى رأس المال بين الطرفين المتعاقدين، تسود أحكام هذه الاتفاقية.

مادة رقم (9)

تطبيق اللوائح والقوانين

- 1 يجب على شركة الطيران المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين الالتزام بالقوانين واللوائح الخاصة بدولة أحد الطرفين المتعاقدين تلك التي تحكم دخول الطائرة أو إقامتها أو مغادرتها لإقليم هذا الطرف عند استخدامها في الملاحة الجوية الدولية أو حق هذه الطائرة في العبور فوق هذا الإقليم.
- 2 تطبق القوانين واللوائح والمتطلبات الإدارية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول الركاب أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد إلى إقليمها والإقامة فيها والمغادرة منها، مثل الإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج وأمن الطيران والجوازات والهجرة، وكذلك على الإجراءات الجمركية والصحية على الركاب أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد الذي تحمله الطائرة الخاصة بشركة الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدهم داخل الإقليم المذكور.
- 3 يسمح كل طرف متعاقد، في إقليمه، لشركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير (مثل نشر متخصصين في الوثائق) لضمان نقل الأشخاص فقط، الذين يستوفون الشروط اللازمة للدخول إلى أو العبور المباشر عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر ولديهم وثائق السفر المطلوبة.
- 4 يجب على كل طرف متعاقد إعادة الدخول إلى إقليمه لأغراض فحص الشخص الذي كان موجوداً في إقليمه قبل ركوبه والتي تزيله غيمسج بولاً تلي مئنه للظن لوجهه عند ا كذا لليم منعه من الدخول ليس بحوزته أو لم يعد في حوزته ووثائق سفره أو إذا تم إتلاف ووثائق سفره، يجب على الطرف المتعاقد أن يقبل وثيقة بديلة تثبت صعود الطائرة ووثيقة دخول صادرة من قبل سلطات الطرف المتعاقد الآخر.
- 5 لا يجوز لأي من الطرفين إعطاء الأفضلية لشركة الطيران الخاص على حساب شركة الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد آخر في تطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

4 يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يحتفظ بها الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بمرافق الطيران وطاقم الطيران والطائرة وتشغيل الطائرات. يجب أن تتم هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يومًا طلب.

2 إذا وجدت سلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، بعد هذه المشاورات، أن سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر لا تحافظ ولا تطبق بشكل فعال معايير السلامة في أي مجال من هذا القبيل تكون على النحو المبين في الملحق رقم 1، فبمجرد اكتشاف ذلك، يجب على سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول إخطار سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بتلك النتائج والخطوات التي تعتبر ضرورية للتوافق مع ذلك الحد الأدنى للمعايير، ويتعين على سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب في غضون (15) يومًا أو فترتها بما لا يقل عن ذلك سببًا لتطبيق المادة 5 (1) من هذا الاتفاق.

3 من المتفق عليه أنه يجوز لأي طائرة تشغيلها شركة طيران أو شركات طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع لفحص من قبل ممثلي سلطة الطيران المرخص لهم التابعة للطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طاقمها والحالة الظاهرة للطائرة ومعدات (تسمى في هذه المادة "التفتيش الميداني")، بشرط ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول.

4 إذا أظهرت نتائج التفتيش الميداني أو سلسلة من التفتيشات الميدانية للطائرة ما يلي:

أ. وجود مخاوف من عدم توافق الطائرة أو تشغيلها مع الحد الأدنى من المعايير الموضوعية في ذلك

المتعلق بالسلامة أو

ب. وجود مخاوف بشأن نقص في الصيانة الفعالة والإشراف على معايير السلامة الموضوعية في ذلك

المتعلق بالسلامة.

يكون لدى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد التي تقوم بالتفتيش، لأغراض المادة (33) من الاتفاقية، الحرية في أن تقرر أن المتطلبات التي بموجبها يتم إصدار الشهادة أو التراخيص أو سريانهم فيما يتعلق بتلك الطائرة أو طاقمها، أو أن المتطلبات التي يتم بموجبها تشغيل تلك الطائرة لا تساوي أو تتجاوز الحد الأدنى المطلوب بالسلامة.

5 في حالة رفض أحد ممثلي شركة أو شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح لمندوبي الطيران المدني بالدخول لغرض إجراء التفتيش الميداني للطائرة التي تشغيلها شركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من هذه المادة، يكون لدى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن

تقرر وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة المذكور فيها مع الإشارة للنتائج المشار إليها في تلك الفقرة.

6 تحتفظ سلطة الطيران لكل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تغيير تصريح التشغيل الخاص بشركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر على الفور بناء على استنتاجات سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول سواء كان ذلك نتيجة التفتيش الميداني أو سلسلة من التفتيشات الميدانية، أو رفض إجراء التفتيش الميداني أو التشاور أو طرق أخرى، يعتبر هذا الإجراء الفوري ضروري لسلامة تشغيل شركة الطيران.

7 يجب وقف أي إجراء تتخذه سلطة متفقاً للمقتضى (2) أو (6) من هذه المادة بمجرد زوال سبب اتخاذ هذا الإجراء.

8 في حالة أن جمهورية النمسا عينت شركة طيران لديها رقابة تنظيمية يتم ممارستها وإدارتها من قبل دولة تُلقَقُ بالطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة بالتساوي فيما يتعلق باعتماد أو ممارسة أو الحفاظ على معايير السلامة من خلال دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي وفيما يتعلق بترخيص تشغيل هذه الشركة.

مادة رقم (12)

رسوم الاستخدام

1 يلزم على كل طرف متعاقد أن يضمن أن رسوم تفويضات الهيئات المختصة بفرض الرسوم على شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة لا. يجب أن تستند هذه الرسوم إلى مبادئ أساسية اقتصادية سليمة وأن لا تكون أعلى من تلك التي تدفعها شركات الطيران الأخرى مقابل هذه الخدمات.

2 لا يجوز لأي طرف فرض أو السماح بفرض رسوم استخدام على شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة له والتي تقدم خدمات جوية دولية مماثلة باستخدام نفس الطائرة.

3 يشجع كل طرف إجراء مشاورات على رسوم المستخدم بين هيئاته المختصة بفرض الرسوم وشركات لعمركم

خلال المنظمات الممثلة لشركات الطيران. يجب إعطاء إخطار معقول بأي اقتراح للتغييرات الخاصة برسوم المستخدم إلى هؤلاء المستخدمين لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغييرات. يجب على كل طرف متعاقد أن يشجع سلطات فرض الرسوم وهؤلاء المستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة المتعلقة برسوم الاستخدام.

مادة رقم (13)

أمن الطيران

1. تماشياً مع حقوق والتزامات الطرفين المتعاقدين بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفين المتعاقدين **جدلاً** **خوفاً** يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تحديد لعموم حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يلتزم الطرفان **لتتفق بطئاً ولاك** **ملافة لطلب الوادضع الألى لوك جى لمر** الطائرات والمبرمة بمدينة طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المبرمة بمدينة لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة بمدينة مونتريال في 23 سبتمبر 1971، وبروتوكولها التكميلي المبرم لقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي بمدينة مونتريال في 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، المبرمة بمدينة مونتريال في 1 مارس 1991، بالإضافة إلى أي اتفاقية أخرى أو بروتوكول آخر خاص بأمن الطيران موقع من كلا الطرفين.
2. يقدم الطرفين المتعاقدين عند الطلب كافة المساعدات اللازمة لبعضهما البعض لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال غير المشروعة الأخرى ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومنشآت الملاحة الجوية ومواجهة أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
3. **وقد قيل فظة** الطيران المدني الدولي والمحددة في شكل ملاحق للاتفاقية، إلى المدى الذي تكون فيه هذه الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، بمطالبة مشغلي الطائرات المسجلين لديهم ومشغلي الطائرات الذين لديهم مقر رئيسي أو إقامة دائمة، وفي حالة جمهورية النمسا المشغلون الذين تم تأسيسهم في إقليمها **بنا لالاول وبيلا بيج خفة قتل و فة ق الاط دلو وبي شطي لطات** في إقليم دولتهم، أن يعملوا بما يتوافق مع أحكام أمن الطيران.
4. **وقى لطلب معقد دلى نيل مشغلي طائرة وطة** أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) المذكورة في هذه المادة والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو البقاء فيه متضمناً قانون الاتحاد الأوروبي في حالة جمهورية النمسا. يجب على كل طرف متعاقد أن يضمن تطبيق التدابير المناسبة بشكل فعال داخل إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة والأمتعة والبضائع ومخزون الطائرات قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كما يجب على كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الاعتبار لأي طلب من الطرف المتعاقد لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.
5. عند وقوع حادث أو تهديد بوقوع حادث للاستيلاء غير المشروع على طائرة أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة هذه الطائرة وركابها وطاقمها والمطارات أو منشآت الملاحة الجوية، فإنه يتعين على الطرفين المتعاقدين مساعدة أحدهما الآخر من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى الملائمة التي من شأنها إنهاء هذا الحادث أو التهديد بسرعة وبصورة آمنة.
6. يتخذ كل طرف متعاقد جميع التدابير، التي يراها مناسبة، لضمان احتجاز الطائرة على الأرض بسبب تعرضها لعملية الاستيلاء غير المشروع أو أي أفعال أخرى من التدخل غير المشروع والتي هبطت في إقليم الدولة،

أساس المشاورات المتبادلة تحت رعاية الدولة.

7 في حالة أن يكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين الطيران المدني المنصوص عليها في هذه المادة ، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة لهذا الطرف المتعاقد

خلال خمسة عشر (15) بـ وأورشليم على تحصيله
التشغيل أو تراخيص شركة أو شركات الطيران لهذا الطرف المتعاقد الآخر. وإذا لزم الأمر، يجوز لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء بموجب الفقرة (1) في المادة (5) بهذا الاتفاق قبل انتهاء مدة الخمسة عشر (15) يوماً. يتم وفقاً لـ
تملأه وفقاً له لـ بعد امتثال الطرف المتعاقد الآخر لأحكام الأمن الواردة في هذه المادة.

مادة رقم (14)

الأنشطة التجارية

1 يحق لشركة أو شركات الطيران المعينة من كل طرف متعاقد أن تنشئ مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر بغرض ترويج النقل الجوي ومبيعات الخطوط الجوية وكذلك لأي أمور أخرى تتعلق بتوفير النقل الجوي.

2 عقودها وتلوانح الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف، استحضار وإبقاء موظفي الإدارة، والتجارة، والتشغيل، والمبيعات، والفنيين، وباقي الموظفين المختصين والممثلين اللزم تواجدهم لتشغيل الخدمات المنفق عليها في إقليم الطرف الآخر المتعاقد.

3 يتم توفير ما يلزم من هؤلاء الموظفين بـ
بخدمات شركة طيران أو مؤسسة أو شركة عاملة في إقليم الطرف الآخر المتعاقد ومرخص لها القيام بتلك الخدمات في إقليم هذا الطرف الآخر.

4 وفقاً لـ
وتأشيرات الموظفين اللازمة أو أي وثائق أخرى للممثلين والموظفين المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة.

5 وكيفية تقديم
المشاركة في بيع خدمات وفقاً
لتقدير شركة الطيران أو من خلال وكيل المبيعات الخاص بها أو وسطاء تعيينهم شركة الطيران أو من خلال شركة طيران أخرى أو الانترنت. ويحق لكل شركة طيران معينة استخدام وثائق النقل الخاصة بها لهذا الغرض. وكذلك يحق لكل شركة طيران معينة من كل طرف متعاقد البيع، ولأي شخص حرية شراء الخدمات والنقل بالعملة المحلية أو

شركات الطيران المعينة من كل طرف دفع النفقات المحلية بما في ذلك رسوم المطار وشراء الوقود في إقليم الطرف الآخر بالعملة المحلية أو شريطة توافق ذلك مع القوانين واللوائح المحلية بالعملة القابلة للتحويل.

مادة رقم 15

تحويل الأرباح

1. يحق لكل شركة طيران معينة التحويل إلى عملات قابلة للتحويل بدون رسوم وتحويل الإيرادات المحلية من إقليم الطرف الآخر إلى إقليمها
هـ بِإِمْحَ بَعْرِد
العملات والتحويل على وجه السرعة دون قيود أو ضرائب فيما يتعلق بها بسعر الصرف الرسمي المطبق على المعاملات الجارية الحالية والتحويل في التاريخ الذي تقدم فيه شركة الطيران الطلب الأولي للتحويل.
2. في حالة قيام الطرف المتعاقد بفرض قيوداً بأسلوب تمييزي على تحويل المبالغ الزائدة عن مصروفات شركة أو شركات الطيران المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر، يحق للأخير فرض قيود متبادلة على شركة أو شركات الطيران المعينة من جانب هذا الطرف.

مادة رقم (16)

اعتماد الجداول الزمنية

1. تتقدم شركة أو شركات الطيران المعينة لكل طرف لسلطة الطيران الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر بطلب في مدة لا تتجاوز ثلاثين (30) يوماً قبل انقضاء مهلة التقديم على الطرق المحددة وذلك للحصول على اعتماد الجدول الزمني للخدمات المقصود تقديمها وتحديد عدد الرحلات وطرز الطائرة ومواصفاتها الداخلية وطبيعة الخدمات وعدد المقاعد المتاحة للجمهور. ويطبق ذلك بنفس الكيفية على التغييرات التالية. وفي حالات خاصة، يجوز تقليل هذا الحد
للفي بناءً على وفقطلة لفكرة.
2. تتطلب مكالمة ألفا التي هي الجدول الزمني المعتمدة، فيجب عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطة الطيران الخاصة بالطرف المعني.

مادة رقم (17)

التعريف

1. يسمح كل طرف بتحديد أسعار الخطوط الجوية المنتظمة من قبل كل شركة طيران على أساس الاعتبارات التجارية في السوق.

2 دون المساس بتطبيق قانون حماية المستهلك وقانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية لكل طرف متعاقد، يجوز تدخل الطرفين المتعاقدين من أجل:

(أ) منع التعريفية أو الممارسات التمييزية غير المقبولة؛

(ب) حماية المستهلكين من التعريفية المرتفعة بشكل غير مقبول أو الأسعار المحددة بسبب إساءة استخدام السلطة أو الممارسات المتفق عليها بين شركات الطيران؛

(ج) إلزامها أو إجبارها على تقديم خدماتها أو عمليتها مباشرة أو غير مباشرة.

3 قد يلزم تقديم أسعار الخطوط الجوية الدولية بين إقليمي الطرفين المتعاقدين. وبغض النظر عما سبق ذكره، تستمر شركات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين في التقديم الفوري، عند الطلب، المعلومات المتعلقة بالأسعار السابقة والحالية والمقترحة لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بطريقة وصيغة مقبولة لدى سلطات الطيران.

مادة رقم (18)

تبادل معلومات الطيران

1 يتعين على سلطات الطيران لكلا الطرفين تبادل المعلومات، بأسرع ما يمكن، فيما يتعلق بالتراخيص الحالية المقدمة لشركة أو شركات الطيران المعنية الخاصة بكل منها لتقديم الخدمة إلى إقليم الطرف الآخر وعبره ومنه. يتضمن ذلك تأمين الترخيص بالخدمة على طاقم الطائرة، والإفصاح عن المعلومات المتعلقة بها.

2 تُسكظون لتعريفية فيما يتعلق بالإفصاح إلى سلطة الطيران التابعة للطرف الآخر، حسبما يتطلب الأمر بشكل معقول لأغراض توفير المعلومات مع مراعاة القوانين واللوائح الخاصة بكل طرف متعاقد.

3 يجب أن تكون المعلومات المتبادلة بين الطرفين سرية ولا يجوز لطرف تبادلها مع الغير دون موافقة كتابية من الطرف الآخر.

مادة رقم (19)

التأجير

1. يحق لشركات الطيران المعينة من كل طرف متعاقد أداء الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة باستخدام الطائرات (أو الطائرات والطاقم) المستأجرة من أي شركة، بما في ذلك شركات الطيران الأخرى، بشرط الحصول على ترخيص لاستخدام الطائرة على هذا الأساس من قبل سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين.

ه لمللة يعرنيطياً عئلكتاالطيرين

لإجراءقالأفة(1)

2

ولقدنيلالمويبهتة في شتغل لعت لجة

الدولية من قبل الطرفين.

مادة رقم (20)

المناولة الأرضية

و قاً لوق ليهول لعلكفمعتةتلكشركتيرل لحي ت ذل لفة لأضية لطةبه في

ملولة اللكف لوق قلاخ لوه كونه لعت في

ياً.

في حالة تقييد المناولة الذاتية أو منعها بسبب اللوائح والقوانين، وحيثما لا يكون هناك مجال للتنافس الفعال بين الموردين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية، يجب عدم التمييز في التعامل مع كل شركة طيران معينة فيما يتعلق بتوفير خدمات المناولة الذاتية والمناولة الأرضية لها من قبل المورد أو الموردين.

مادة رقم (21)

النقل متعدد الوسائط

يُحْتَمَلُ أَنْ تُنْقَلُ بِطَرَفِهَا بِطَرَفِهَا لِأَنَّهَا تُنْقَلُ بِطَرَفِهَا لِأَنَّهَا تُنْقَلُ بِطَرَفِهَا

الوسائط من وإلى أي نقاط داخل إقليمي الطرفين المتعاقدين أو لدول أخرى. يجوز لشركات الطيران اختيار إجراء النقل متعدد الوسائط الخاص بها أو توفيره من خلال الترتيبات، بما في ذلك المشاركة بالرمز، مع شركات الطيران الأخرى. يمكن تقديم مثل هذه الخدمات متعددة الوسائط من خلال الخدمة وبسعر واحد للنقل الجوي والنقل متعدد الوسائط معاً، شريطة أن يتم إبلاغ الركاب ووكلاء الشحن بمقدمي خدمات النقل المعنيين.

مادة رقم (22)

الحماية البيئية

- 1 يدعم الطرفين المتعاقدين الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران، ومعالجة الآثار البيئية الهامة للطيران، بما في ذلك انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، وانبعاثات الملوثات، والضوضاء. ويلتزمون بالسعي إلى تحقيق هذه الأهداف من خلال دعم منظمة الطيران المدني الدولي في تطوير معايير عالمية فعالة، ومن خلال التدابير المحلية الفردية المناسبة.
- 2 يقر الطرفان المتعاقدان بأن معالجة الآثار المناخية للطيران وإتباع التنمية المستدامة تتطلب مجموعة من التدابير بما في ذلك تطوير تكنولوجيا الطائرات، والتطورات التشغيلية، ودعم أنواع وقود الطيران المستدامة، وخطة تعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA).
- 3 صِيغَ طَرَفًا لِلْعَقْلِ وَفَقًا لَعَرِيدِ الْبَيْطَارِيَا الَّتِي عُنْتُهَا منظمة الطيران المدني الدولي في الملحق 16 لاتفاقية شيكاغو باستثناء الحالات التي تم فيها الإخطار بحدوث اختلافات، بما في ذلك ما يتعلق بالإصدار الأول بشأن ضجيج الطائرات، والإصدار الثاني بشأن انبعاثات المحركات، والإصدار الثالث بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، والإصدار الرابع بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA).
- 4 لا يوجد في هذا الاتفاق ما يفسر على أنه يحد من سلطة الجهات المعنية التابعة للطرف المتعاقد في اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع الآثار البيئية للخطوط الجوية أو معالجتها، شريطة أن تتم تَلْبِيرًا فَطْرًا لَمَعْقُولًا والتزاماتها بموجب القانون الدولي بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وأن يتم التطبيق دون تمييز فيما يتعلق بالجنسية.

مادة رقم (23)

المشاورات

1. بروح من التعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بإجراء مشاورات فيما بينها على نخص وجوأيض
2. تبدأ هذه المشاورات، والتي يجوز أن تتم من خلال المناقشة أو المراسلات، في غضون ستين (60) ماً من تاريخ استلام هذا الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

مادة رقم (24)

تسوية النزاعات

1. في حالة نشوء أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين أن تسعى في المقام الأول إلى تسوية النزاع عن طريق التفاوض المباشر.
2. في حالة عدم توصل سلطات الطيران إلى اتفاق، تتم تسوية النزاع بالطرق الدبلوماسية.
3. ولطوفاً لفقرة (2) من هذه المادة وأخفق أي من الطرفين المتعاقدين في الامتثال لهذه التسوية، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو حجب أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات قد منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد في حالة تقصيره أو تقصير شركة الطيران المعنية طالما استمرت حالة عدم الالتزام.

مادة رقم (25)

تعديل الاتفاق

1. في حالة رغبة أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من أحكام هذا الاتفاق، يتم الاتفاق على هذا الطوفاً لكم للمادة رقم (23). ويبدأ دخول هذا التعديل حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر التالي من تاريخ إخطار الطرفين كل منهما الآخر عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية بأن متطلبات دخول هذا التعديل حيز النفاذ بموجب الإجراءات القانونية الخاصة بكل منهما قد تم استيفائها.
2. بغض النظر عن أحكام الفقرة رقم (1) أعلاه، يجوز الاتفاق مباشرة بين سلطات الطيران الخاصة بالطرفين المتعاقدين على تعديل ملحق هذا الاتفاق. تدخل تلك التعديلات حيز النفاذ عند تأكيدها من خلال القنوات الدبلوماسية.
3. في حالة دخول اتفاقية متعددة الأطراف حيز النفاذ خاصة بالنقل الجوي تتعلق بالطرفين المتعاقدين، يتم تعديل هذا الاتفاق بقدر ما هو ضروري ليتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية.

مادة رقم (26)

التسجيل في منظمة الطيران المدني الدولي

يتم تسجيل الاتفاق الحالي وأي تعديلات عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

مادة رقم (27)

الإنهاء

- 1 يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت إرسال إخطار كتابي عبر القنوات الدبلوماسية للطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء هذا الاتفاق. يتم إرسال هذا الإخطار في نفس التوقيت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة، ينتهي الاتفاق بعد اثني عشر (12) شهرًا من تاريخ إرسال الإخطار. ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.
- 2 في حالة عدم تقديم الطرف المتعاقد الآخر إقرار باستلام إخطار الإنهاء، يعتبر الإخطار قد تم استلامه بعد (14) شهرًا من تاريخ إرسال الإخطار.

مادة رقم (28)

الدخول حيز النفاذ

يدخل هذا الاتفاق حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر التالي من تاريخ إخطار الطرفين كل منهما الآخر من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية بأن متطلبات دخوله حيز النفاذ بموجب الاجراءات القانونية الخاصة بكل منهما قد م استيفائها.

يتم إنهاء اتفاق النقل الجوي بين حكومة جمهورية مصر العربية والحكومة الاتحادية النمساوية الموقع في 14 نوفمبر 1989 ويتم استبداله بهذا الاتفاق من تاريخ دخول هذا الاتفاق حيز النفاذ.

وإشهادًا بذلك، قام الموقعون أدناه بالتوقيع على هذا الاتفاق بصفتهم مفوضين نيابة عن حكوماتهما.

تم إبرامه من نسختين في يوم لعام باللغات العربية والألمانية والإنجليزية. في حالة وجود اختلاف، يعتد بالنص الإنجليزي.

نيابة عن حكومة جمهورية مصر العربية

(توقيع)

نيابة عن الحكومة الاتحادية النمساوية

(توقيع)

ملحق

الطرق الجوية

ية التي يتم تشغيلها بين فيشكولدين للملحة لجمهورية مصر العربية:

(أ)

من	النقاط الوسيطة	إلى	النقاط فيما وراء
نقاط في مصر	أي نقاط	نقاط في النمسا	أي نقاط

(ب) تلبية لمتطلبات لوائح الاتحاد الأوروبي للنقل الجوي لجمهورية النمسا:

من	النقاط الوسيطة	إلى	النقاط فيما وراء
نقاط في النمسا	أي نقاط	نقاط في مصر	أي نقاط

ملحوظات

يجوز لشركة (شركات) الطيران المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تخدم أي نقاط وسيطة أو نقاط فيما وراء دون ممارسة حقوق النقل الخاصة بالحرية الخامسة.

يتعين الاتفاق بين سلطات الطيران المختصة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين على ممارسة حقوق النقل الخاصة بالحرية الخامسة.

القسم 2

المرونة التشغيلية:

- أ. يجوز لشركة (شركات) الطيران المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين، فيما يتعلق بجميع الرحلات الجوية أو أي منها، **بإقليمهم أو إقليمها**
- ب. تشغيل الرحلات الجوية في أي من الاتجاهين أو كليهما.
- ج. ربط أرقام رحلات الطيران المختلفة ضمن تشغيل رحلة واحدة للطائرة.
- د. إلغاء نقاط التوقف عند أي نقطة أو أي نقاط.
- هـ. يتم التشغيل بين نقطتين في إقليم الطرف الآخر على نفس الخدمة (حق ربط نقطتين برحلة طيران واحدة) بدون نقل داخلي.

مرفق رقم (3)

مادة

الجوانب الاجتماعية

- 1 يأخذ الطرفان في الاعتبار الآثار المترتبة من هذا الاتفاق على العمالة والتوظيف وظروف العمل. يتفق الطرفان على التعاون بشأن أمور العمل في نطاق هذا الاتفاق، من بينها فيما الآثار المترتبة على التوظيف والحقوق الأساسية في العمل وظروف العمل والحماية الاجتماعية والحوار الاجتماعي.
- 2 يعزز الطرفان من خلال القوانين واللوائح والممارسات الخاصة بهما مستويات عالية من الحماية في مجال العمل والمجال الاجتماعي لقطاع الطيران المدني.
- 3 يدرك الطرفان أهمية الفوائد التي تنشأ عندما تقترن المكاسب الاقتصادية الكبيرة من الأسواق المفتوحة والمنافسة مع معايير العمل العالية للعمال. يجب على الأطراف تنفيذ هذه الاتفاقية بطريقة تساهم في رفع معايير العمل وضمان عدم تقويض الحقوق والمبادئ الواردة في القوانين واللوائح الخاصة بكل منهما بل يتم تطبيقها بشكل فعال.
- 4 يؤكد الطرفان من جديد التزامهما، وفقاً لالتزاماتها الناشئة عن عضوية منظمة العمل الدولية وإعلان منظمة العمل الدولية بشأن المبادئ والحقوق الأساسية في العمل ومتابعتها، الذي اعتمده مؤتمر العمل الدولي في دورته 86 لعام 1998، لاحترام المبادئ والحقوق الأساسية في العمل وتعزيزها وتنفيذها وتطبيقها بشكل فعال.
- 5 سيبذل كل طرف جهوداً متواصلة ومستمرة، إلى أقصى حد ممكن، للتصديق على الاتفاقيات الأساسية لمنظمة العمل الدولية.