

The Agreement was
previously published as
Egypt No. 1 (1981),
Cmnd. 8348.

EGYPT



Treaty Series No. 52 (1983)

Agreement ✓

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the Arab Republic of Egypt
for Air Services between and beyond
their respective Territories

Cairo, 14 May 1981

[The Agreement entered into force on 18 June 1982]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
September 1983*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

£3·15 net

Cmnd. 9025

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
GOVERNMENT OF THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT FOR
AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE
TERRITORIES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Arab Republic of Egypt;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944⁽¹⁾;

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties⁽²⁾;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade or any person or body authorised to perform a particular function, to which this Agreement relates; and in the case of the Arab Republic of Egypt, the President of the Civil Aviation Organisation or any person or body authorised to perform any of the functions presently exercised by him or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

⁽¹⁾ Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

⁽²⁾ Treaty Series No. 26 (1957), Cmnd. 107, Treaty Series No. 24 (1958), Cmnd. 482, Treaty Series No. 63(1961) Cmnd. 1448, Treaty Series No. 59 (1962), Cmnd. 1826, Treaty Series No. 62 (1973), Cmnd. 5310, Treaty Series No. 98 (1975), Cmnd. 6117 and Treaty Series No. 57 (1980), Cmnd. 7960.

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

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

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

ARTICLE 4

Designation of Airlines

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

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

(3) The aeronautical authorities 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 authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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

(5) When an airline has been so designated and authorised it may operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

ARTICLE 6

Exemption from Charges on Equipment, Fuel, Stores, etc.

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all Customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the

other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

(2) There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed :

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuels and lubricants destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party even if those supplies have been taken on board in the territory of the other Contracting Party and are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

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

ARTICLE 7

Unloading of Equipment, etc.

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the two Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 9

Aviation Security

The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other with a view to suppressing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against aircraft, airports and air navigation facilities and threats to aviation security. They reaffirm their commitments under the provisions of the Convention on Offences and certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963⁽³⁾, the Convention for the Suppression of unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970⁽⁴⁾, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971⁽⁵⁾. The Contracting Parties shall also have regard to applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation. When incidents or threats of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall expedite and facilitate all communications intended to terminate such incidents rapidly and safely.

ARTICLE 10

Tariffs

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

⁽³⁾ Treaty Series No. 126 (1969), Cmnd. 4230.

⁽⁴⁾ Treaty Series No. 39 (1972), Cmnd. 4956.

⁽⁵⁾ Treaty Series No. 10 (1974), Cmnd. 5524.

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

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

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

(5) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

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

(7) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date which it would otherwise have expired.

ARTICLE 11

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the

designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 12

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of their receipts in its territory over their expenditure therein. Such transfers shall be effected, without undue delay, on the basis of the official rate of exchange applicable to current transactions.

ARTICLE 13

Airline Representation

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

ARTICLE 14

Consultation

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

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

ARTICLE 15

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 endeavour 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; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting

Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

(3) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 16

Amendments

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement other than the annexed Schedule it may request consultation with the other Contracting Party. Modifications agreed between the Contracting Parties shall be confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel, and shall enter into force on the day after the date on which the Contracting Parties have received notification from each other of the completion of their respective constitutional requirements.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the annexed Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall be confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel and shall enter into force on the date of that Exchange of Notes.

ARTICLE 17

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the day after the date on which the Contracting Parties have received notification from each other of the completion of their respective constitutional requirements⁽⁶⁾.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Cairo this Fourteenth day of May of the year One Thousand Nine Hundred and Eighty One in the English and Arabic languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

For the Government of the Arab
Republic of Egypt:

MICHAEL WEIR

E-Y-El-SHINNAWI

⁽⁶⁾ The Agreement entered into force on 18 June 1982.

SCHEDULE

SECTION 1

Route to be operated by the designated airline or airlines of the Arab Republic of Egypt.

Cairo – one intermediate point – London

Notes :

- (1) The designated airline or airlines of the Arab Republic of Egypt may on any or all flights omit the intermediate point provided the agreed services on the route begin or end in Cairo.
- (2) No traffic rights may be exercised between the intermediate point and London except by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

SECTION 2

Route to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom.

London – Cairo – one beyond point

Notes :

- (1) The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit the beyond point provided the agreed services begin or end in London.
- (2) No traffic rights may be exercised between Cairo and the beyond point except by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

جدول الطرق

-

قسم (١) :

—————

الطريق الجوي الذى يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة

من قبل جمهورية مصر العربية تشغيله :

القاهرة / نقطة متوسطة واحدة / لندن

ملاحظات :

(١) يجوز لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية مصر

العربية حذف النقطة المتوسطة على كل الرحلات أو أى منها —————

بشرط أن تبدأ الخطوط الجوية المتفق عليها على الطريق —————

أو تنتهى فى القاهرة .

(٢) لا يجوز التمتع بحقوق الحركة بين النقطة المتوسطة ولندن الا بالاغاق

بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعلقين

قسم (٢) :

الطريق الجوي الذى يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل المملكة المتحدة تشغيله :

لندن / القاهرة / نقطة واحدة تقع فيما وراء

ملاحظات :

- (١) يجوز لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل المملكة المتحدة حذف النقطة التى تقع فيما وراء على كل الرحلات أو أى منها بشرط أن تبدأ الخطوط المفق عليها من أو تنتهى فى لندن .
- (٢) لا يجوز التمتع بحقوق الحركة بين القاهرة والنقطة التى تقع فيما وراء إلا بالاتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .

سريان النفعول

يدخل هذا الاغاق الى حيز النفاذ اعتبارا من اليوم التالى لتاريخ تسلّم

الطرفين المتعاقدين اخطارا من بعضهما باتمام اجراءات النفاذ الدستورية المعنية .

واشياء لذلك ، فان المذوقين ادناه قد وقعوا الاغاق الحالى بها لهما من

سلطة مختولة من حكومتيهما المعنية .

تم من نسختين فى القاهرة فى اليوم الرابع عشر من شهر مايو سنة الف وتسعمائة

وواحد وثمانين ، باللغتين الانجليزية والعربية ولكل منهما حجية متساوية .

عن حكومة

السيد

جمهورية مصر العربية

عن حكومة

Michael Keen

المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وشمال ايرلندا

المادة (١٧)

الانتهاء

يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الاخرى أى وقت بانه قرر انها هذا الاعاق ، على أن يتم ابلاغ هسذا الاخطار فى نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدنى . وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاعاق بعد مرور اثنى عشر (١٢) شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الاخر للاخطار ما لم يتم سحب اخطار الانها بالاتفاق قبل انتهاء هذه الدة . واذا لم يعترف الطرف المتعاقد الاخر باستلامه للاخطار فيعتبر انه قد تسله بعد مفسى اربعة عشر (١٤) يوما من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدنى للاخطار .

(١) إذا رأى أى من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أى نص من هذا الاتفاق بخلاف جدول الطرق الملحق به ، جاز له أن يطلب الدخول فى مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . ويتم تأكيد التعديلات التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان بتبادل مذكرات بالطريق الدبلوماسى وتدخل الى حيز النفاذ اعتبارا من اليوم التالى لتاريخ تسلم الطرفان المتعاقدان من بعضهما الاخطار الخاص باتمام الاجراءات الدستورية الخاصة بهما .

(٢) إذا رأى أى من الطرفين المتعاقدين انه من المرغوب فيه تعديل جدول الطرق الملحق فان هذا التعديل اذا اتفق عليه بين الطرفين المتعاقدين يتم تأكيده عن طريق تبادل مذكرات بالطريق الدبلوماسى ويسرى مفعوله من تاريخ تبادل هذه المذكرات .

جبل الخلافات

(١) اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق سبق هذا الاتفاق وجب عليهما اولاً محاولة فضله بالتفاوض .

(٢) فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على احواله الى هيئة او شخص للفصل فيه ، واذا لم يتفقا على ذلك يحال النزاع بناً على طلب أى من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه الى محكمة مشكلة من ثلاث محكمين يعين كل طرف متعاقداً عضواً واحداً ويختار العتوان المعديان على هذا الوجه العضو الثالث . ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين ان يعين محكماً خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسليم احد الطرفين المتعاقدين مذكرة بالطريق الدبلوماسى من الطرف المتعاقداً الاخر يطلب فيها احواله النزاع الى التحكيم بواسطة هذه المحكمة ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة ستين (٦٠) يوماً اخرى .

فاذا تعذر على أى من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم فى خلال الفترة المحددة او اذا لم يتم تعيين المحكم الثالث فى الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى بناً على طلب أى من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم او محكمين بحسب ما تقتضيه الحالة . وفى مثل هذه الحالة يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثية وأن يرأس محكمة التحكيم .

(٣) يجب على الطرفين المتعاقدين تنفيذ اى قرار يمدد وقتاً للفترة (٢) من هسبده المادة .

المشاورات

(١) تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالمشاور فيما بينها
بينها من وقت لآخر بروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ احكام هذا
الاتفاق وملحقه ومراعاة تطبيقهما بصورة مرضية . كما تقوم بالمشاور فيما بينها
لتعديل هذه الاحكام حينما يكون ذلك ضروريا .

(٢) يجوز لاي طرف متعاقد ان يطلب الدخول في مشاورات قد تكون شفاهة أو
كتابة ، وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (٦٠) يوما من تاريخ استلام
الطلب ، الا اذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على مد هذه الفترة .

تمثيل مؤسسة النقل الجوي

يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقدا
أن تحضر وتحفظ في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، وفقا لقوانين
ولوائح هذا الطرف الخاصة بالدخول والاقامة والعمل ، موظفي جهازها
الاداري والفني والعمليات وغيرهم من المتخصصين اللازمين لتقديم الخطوط
الجسوية .

المادة (11)

تقديم الاحصائيات

تعد سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخريناً على طلبها بالبيانات الاحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بمسـورة معتولة من اجل اعادة النظر في الحمولة التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينـة التابعة للطرف المتعاقد المشار اليه اولا في هذه المادة على الخطوط المتفق عليها . ويجب أن تشمل هذه البيانات كافة المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التي تلتها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذا منبع هذه الحركة ومقصد ها النهائي .

- (١) يقصد باصطلاح "تعريفية" في الفقرات التالية الاسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك أجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الاخرى مع استبعاد مقابل وشروط نقل البريد .
- (٢) تحدد التعريفات التي تتقاضيها المؤسسات التابعة لطرف متعاقد للنقل الى ومن اقليم الطرف المتعاقد الاخرى مستويات معقولة ، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما في ذلك تكلفة التشغيل والرجح المعقول والتعريفات التي تتقاضيها مؤسسات النقل الجوي الاخرى .
- (٣) تحدد التعريفات المشار اليها في الفقرة (٢) من هذه المادة إن أمكن بالاغناق بين مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل على الطريق كله أو جزئ منه ويتم هذا الاغناق كلما أمكن ذلك ، باستخدام اجراءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي الخاصة بتحديد التعريفات .
- (٤) يجب تقديم التعريفات التي يتم الاغناق عليها الى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتقادها و ذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بتسعين (٩٠) يوماً على الاقل . ويجوز انقاص هذه الهدية في حالات خاصة بشرط موافقة السلطات المذكورة .
- (٥) يجوز أن تصدر هذه الموافقة صراحة وفي حالة عدم اعلان أي من سلطات الطيران عن عدم موافقتها خلال ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ تقديم التعريفات ، طبقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة ، تعتبر هذه التعريفات قد اعتدت . وفي حالة انقاص المدة المحددة لتقديم التعريفات طبقاً للفقرة الرابعة ، فيجوز لسلطات الطيران أن تنفق على تقلييل المدة التي يلزم فيها الاخطار بعد م الموافقة من ثلاثين (٣٠) يوماً .
- (٦) اذا لم يتم الاغناق على تعريفية وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة ، او اذا قامت احدى سلطات الطيران خلال المدة المقررة وفقاً للفقرة (٥) من هذه المادة باخطار سلطات الطيران الاخرى بعدم موافقتها على تعريفية ائق عليها طبقاً لاحكام الفقرة (٣) من هذه المادة ، وجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين محاولة تحديد التعريفية بالاغناق المشترك بينها بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة لاي دولة اخرى تعتبر مشورتها مفيدة لهما .
- (٧) اذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاغناق على اية تعريفية تقدم لها وفقاً للفقرة (٤) من هذه المادة او تحديد اية تعريفية وفقاً للفقرة (٦) من هذه المادة وخبفض النزاع وفقاً لاحكام المادة (١٥) من هذا الاغناق .
- (٨) تظل التعريفية المحددة وفقاً لاحكام هذه المادة سارية المفعول الى أن يتم تحديد تعريفية جديدة . ومع ذلك لا يجوز بموجب هذه الفقرة ان يمتد العمل بأية تعريفية لاكثر من اثني عشر (١٢) شهراً بعد التاريخ المحدد لانتهائها .

المادة (١)

أمن الطيران

يوافق الطرفان المتعاقدان على أن يقدم كل منهما للاخر أتمى مساعدة لتمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والافعال الاخرى غير المشروعة ضد الطائرات والمضار وتسهيلات الملاحة الجوية التى تهدد أمن الطيران - ويعيد الطرفان تأكيد التزامهما باحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الافعال الاخرى التى ترتكب على متن الطائرات الموقعة فى طوكيو فى ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة فى لاهائ فى ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ واتفاقية منع جرائم الاعداء على سلامة الطيران المدنى الموقعة فى مونتريال فى ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ - ويجب ايضا على الطرفين المتعاقدين مراعاة الاحكام المطبقة فى مجال أمن الطيران التى تقرها المنظمة الدولية للطيران المدنى - وفى حالة وقوع حوادث او تهديدات للاستيلاء غير المشروع على الطائرات او وقوع افعال اخرى غير مشروعة ضد الطائرات أو العبارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يجب على الطرفين المتعاقدين تشهيل وتسهيل جميع الاتصالات بهدف انها هذه الحوادث فمسورا وسلامة.

المبادئ التي تحكم تشغيل
الخطوط المتعاقبة عليها

(١) يجب ان تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرفين المتعاقدين نفس فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتعاقب عليها على الطرق المحسنة بين اقليميهما .

(٢) على مؤسسات النقل الجوي المعنية من كل طرف متعاقد أن تراعى مصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر عند تشغيلها الخطوط المتعاقب عليها حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التي تشغيلها على نفس الطرق كلها او جزء منها .

(٣) يجب أن تتناسب الخطوط المتعاقب عليها التي تشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعنية من الاطراف المتعاقدة مع متطلبات الجمهور للنقل بالطرق المحددة وان يكون هدفها الرئيسي توفير حولة بمعاملة معقولة متناسبة مع الاحتياجات القائمة والتي يمكن توقعها بطريقة معقولة للنقل الركاب والبضائع والبريد التابعة من أو القاصدة الى اقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي . ويجب أن يتم نقل الركاب والبضائع متضمنة البريد سواء في حالة الاخذ من أو الانزال في نقاط واردة في الطريق المحددة في اقاليم دول غير تلك التي عينت المؤسسة وذلك وفقاً للمبادئ العامة التي تنص بأن تتناسب الحولة مع : -

(أ) احتياجات الحركة من وإلى اقليم الطرف المتعاقد الذي عينت المؤسسة .

(ب) احتياجات الحركة في المنطقة التي تمر خلالها الخطوط المتعاقب عليها ، وذلك بعد مراعاة خطوط النقل الاخرى التي تديرها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تكون المنطقة ، و

(ج) احتياجات مؤسسة النقل الجوي في اقليمها .

العادة (٧)

انزال معدات الطائرات وغيرها

لا يجوز انزال معدات الاقلاع المعتادة ، وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لاي من الطرفين المتعاقدين ، في اقليم الطرف المتعاقد الاخر الا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الاقليم . وفي هذه الحالة يجوز أن توضع هذه المواد والمعدات والمؤن تحت اشراف السلطات المذكورة حتى وقت اعادة تصديرها أو الى أن يتم التصرف فيها وفقا للقواعد الجمركية .

الإغناء من الرسوم المفروضة على
المعدات والوقود والمؤن وغيرها

(١) تعنى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الفرائض المشابهة الاختصاري طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من أي طرف متعاقد اليتي سيرها على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) الموجودة على متن هذه الطائرات لدى وصولها لاقليم الطرف المتعاقد الاخرى بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات لحين اعادة تصديرها أو استخدامها على الجزر من الرحلة الذي يتم فوق ذلك الاقليم .

(٢) تعنى كذلك من نفس الرسوم والفرائض باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة المقدمة : -

(أ) خزين الطائرات الذي تخون به في اقليم طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات التابعة لذلك الطرف المتعاقد ، وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة المستعملة في خط جوي دولي يسيره الطرف المتعاقد الاخرى .

(ب) قطع الغيار التي يتم اادخالها في اقليم أحد الطرفين المتعاقدين بسن لصيانة او اصلاح الطائرات المستعملة في خطوط جوية دولية بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الاخرى .

(ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتكوين الطائرات والتابعة لمؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الاخرى ، والمستخدمة نفس خطوط جوية دولية ، حتى ولو تم هذا التكوين في اقليم الطرف المتعاقد الاخرى واستخدم في تشغيل جزر من الرحلة فوق اقليم الطرف المتعاقد الذي أخذت منه .

ويجوز وضع المواد المشار إليها في البنود (أ) و (ب) و (ج) عالمياً تحت اشراف السلطات الجمركية أو مراقبها .

الغاء أو وقف تراخيص التشغيل

(١) يحق لكل طرف متعاقد الغاء ترخيص التشغيل أو وقف ممارسته
مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الاخر للحقوق المبينة في
المادة الثالثة من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط طس
ممارسة هذه الحقوق :-

(أ) في أية حالة لا يقتض فيها بأن الملكية الجوهرية والادارة الفعلية
لهذه المؤسسة في يد الطرف المتعاقد الاخر الذي عينها أو يد
رعايا هذا الطرف المتعاقد ، أو

(ب) في حالة تدبير هذه المؤسسة في اتباع التوايين او اللوائح المعمول
بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق ، أو

(ج) في حالة عدم قيام مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل طبقا للشروط المتقررة
في هذا الاتفاق .

(٢) اذا لم يكن الالغاء التوري او الوقف او فرض الشروط الواردة في الفقرة (١)
من هذه المادة ضروريا لمنع وقوع منالعات جديدة للتوايين أو اللوائح ،
فانه لا يجوز ممارسة هذا الحق الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد
الاخر .

المادة (٤)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

(١) يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين
مؤسسة نقل جوى أو أكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق
المحددة .

(٢) على الطرف المتعاقد الآخر عند استلام هذا التعيين أن يصدر بدون تأخير
تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية مع مراعاة
احكام الفقرتين (٢) و (٤) من هذه المادة .

(٣) يجوز لسلطات الطيران المدني لدى احد الطرفين المتعاقدين أن تطلب
من مؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر اثبات انه يتوافق
فيها الشروط التي تتطلبها القواعد والقوانين التي تطبقها هذه السلطات
بصورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية والتي تكون متفقة مع
احكام المعاهدة .

(٤) يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار اليها في
الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة
مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المبينة في المادة (٢) من هذا
الاتفاق ، وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن
الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وأثارها الفعلية في يد الطرف
المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .

(٥) يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها واصدار ترخيص التشغيل لها
ان تشغل الخطوط الجوية المتفق عليها ، بشرط أن يكون الاجبر السبقي
تم تحديده وقتا لاحكام المادة (١٠) من هذا الاتفاق سارى المفعول
بالنسبة لهذا الخط .

المادة (٣)

منح الحقوق

(١) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الاخر الحقوق التالية فيما يتعلق بـ
بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :

- (أ) الحق في عبور اقليمه دون الهبوط فيه .
- (ب) الحق في الهبوط في اقليمه لاغراض غير تجارية .

(٢) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الاخر الحقوق المعينة في هذا الاغراق
بغرض انشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في التسميم
المخصص لذلك من جدول الطرق الملحق بهذا الاغراق . ويطلق على هذه
الخطوط والطرق " الخطوط المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي .
وتتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد انشاء تشغيلها
خط متفق عليه على طريق محدد بالاضافة الى الحقوق الموضحة في الفقرة (١)
من هذه المادة بالحق في الهبوط في اقليم الطرف المتعاقد الاخر في النقاط
المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الملحق بهذا الاغراق وذلك لغرض اخذ
وانزال ركاب وبضائع وبريد .

(٣) ليس في نص الفقرة (٢) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على انه يمنح مؤسسات
النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع وبريد نظير أجبراً أو
مكافأة من اقليم الطرف المتعاقد الاخر الى نقطة اخرى داخل اقليم الطرف
المتعاقد الاخر .

تعريف

فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق ، ما لم يقتضى النصوص خلاف ذلك :

(أ) يقصد باصطلاح " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للترتيب عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ بما في ذلك أي ملحق عدت طبقا للمادة (١٠) من تلك المعاهدة وأي تعديلات للملاحق أو للمعاهدة يتم طبقا للمادتين (١٠) و (١٤) منها طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة الفعول أو قد صدق عليها الطرفان المتعاقدان .

(ب) يقصد باصطلاح " سلطات الطيران " بالنسبة للمملكة المتحدة ، سكرتير الدولة للتجساسة أو أي شخص أو هيئة يعهد اليه مباشرة وظيفة معينة تتعلق بهذا الاتفاق ، وبالنسبة لجمهورية مصر العربية ، رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للطيران المدني أو أي شخص أو هيئة يعهد اليه القيام بأى من الوظائف التي يارسها حاليا أو وظائف مطابقة .

(ج) يقصد باصطلاح " مؤسسة نقل جوى معينة " مؤسسة النقل الجوى التي تم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة (٤) من هذا الاتفاق .

(د) يقصد باصطلاح " الاتليم " بالنسبة لدولة ما نفس المعنى المحدد له في المادة (٢) مسن المعاهدة .

(هـ) يقصد بمصطلحات " خط جوى " و " خط جوى دولي " و " مؤسسة نقل جوى " و " الهيئووط لاغراض غير تجارية " نفس المعاني المحددة على التوالي لها في المادة (١٦) من المعاهدة .

اغراق

بين

حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وشمال ايرلندا

وحكومة جمهورية مصر العربية

بشأن

الخطوط الجوية بين اقليبيهما وفيما ورائهما

بما أن حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وشمال ايرلندا
وحكومة جمهورية مصر العربية طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي
المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة 1944 .

ورغبة منهما في عقد اغراق مكل للمعاهدة المذكورة ، بغرض انشاء خطوط
جوية بين اقليبيهما وفيما ورائهما .

فقد اغقتا على ما يلي :