AVIATION

Transport Services

Agreement between the
UNITED STATES OF AMERICA
and the UNITED ARAB EMIRATES

Signed at Abu Dhabi March 11, 2002

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

UNITED ARAB EMIRATES

Aviation: Transport Services

Agreement signed at Abu Dhabi March 11, 2002;
Entered into force December 11, 2002.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED ARAB EMIRATES

The Government of the United States of America and the Government of the United Arab Emirates (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the United Arab Emirates, the Minister of Communications, or any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Minister of Communications;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party; and

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including

transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (i) imposed by the national authorities, and (ii) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall be provisionally applied upon signature and shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes confirming that each Party has completed all of its necessary internal procedures. Upon entry into force this Agreement shall supersede the aviation security agreement between the United States of America and the United Arab Emirates, effected by exchange of notes at Abu Dhabi December 26, 1993 and February 17, 1994.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Abu Dhabi, this 11th day of March, 2002, in two originals, in the English and Arabic languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED ARAB EMIRATES:

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in the United Arab Emirates and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United Arab Emirates and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United Arab Emirates:

1. From points behind the United Arab Emirates via the United Arab Emirates and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point or points on the routes; and

6. serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point or points on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point(s) is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point(s).

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its

homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be

obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

اتفاقية النقل الجوي

بين

حكومة الولايات المتحدة الأمريكية

و

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

إن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة (والمشار إليهما فيما بعد بالطرفين) ؛

رغبة منهما في تشجيع نظام الطيران الدولي القائم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في هذا السوق بأقل قدر من التدخل والإجراءات الحكومية ؛

ورغبة منهما في تسهيل التوسع في فرص النقل الجوي الدولي ؛

ورغبة منهما في أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي منح المسافرين عدة بدائل للخدمات بأقل الأسعار دون تمييز ودون أن يمثل ذلك سوء استخدام وضعها المتميز ، وكذلك تشجيع مؤسسات النقل الجوي الفردية على تطوير وتطبيق الأسعار المبتكرة والتنافسية ؛

ورغبة منهما في تحقيق أقصى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي والتأكيد على اهتمامهما البالغ بأعمال التهديد ضد سلامة الطائرات والتي تهدد بالتالي سلامة الأشخاص والممتلكات وتؤثر بشكل معاكس على تشغيل النقل الجوي وتقلل من ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني ؛ و

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944م ؛

فقد اتفقتا على ما يأتـــي : -

المــادة (1)

تعاريـــف

لأغراض هذه الاتفاقية وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

1. تعني **"سلطات الطيران"** بالنسبة للولايات المتحدة وزارة النقل أو ما يليها ، وبالنسبة إلـى دولـة الإمارات العربية المتحدة وزير المواصلات ، أو أي شخص أو هيئـة يعـهد إليـها القيـام بالمـهام التي يمارسها الوزير المذكور ؛

2. تعني **"الاتفاقية"** هذه الاتفاقية وملاحقها وأية تعديلات لاحقة ؛

3. يعني **"النقل الجوي"** النقل العام للركاب والأمتعة والبضائع والبريد ، على حدة أو مجتمعـة ، مقابل مكافأة أو أجر ؛

4. تعني **"المعاهدة"** معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو فـي 7 ديسمبر 1944م بما في ذلك :

(أ) أي تعديل أدخل وأصبح نافذ المفعول طبقاً للمادة (94) (أ) وصادق عليه كلا الطرفين ، و
(ب) أي ملحق أو تعديل معتمد طبقاً للمادة (90) من تلك المعاهدة طالما أن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح نافذ المفعول بالنسبة لكلا الطرفين ؛

5. تعني **"مؤسسة النقل الجوي المعينة"** مؤسسة النقل الجـوي التـي يتـم تعيينـها والـترخيص لـها طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية ؛

6. تعني "التكلفة التامة" تكلفـة تقديم الخدمـة إضافـة إلـى رسـم معقـول مقـابل الخدمـات الإداريـة؛

7. يعني **"النقل الجوي الدولي"** النقل الجوي الذي يمر عبر أجواء أكثر من دولة ؛

8. يعني **"السعر"** أي سعر أو رسم يدفـع مقـابل نقـل الركـاب جـواً وكذلـك أمتعتـهم و/أو البضـائع (باستثناء البريد) وتتقاضاه مؤسسات النقل الجوي بما فـي ذلـك وكلاؤهـا والشـروط التـي تحكـم إتاحة مثل هذا السعر أو الرسم ؛

9. يعني **" التوقف لأغراض غـير أغـراض حركـة النقـل"** الـهبوط لأي سـبب غـير أخـذ أو إنـزال ركاب وأمتعة وبضائع و/أو بريد ؛

10. يعني **"الإقليم"** المساحات الأرضية الخاضعة لسيادة أو ولاية أو حماية أو رعاية أي طرف وكذلك المياه الإقليمية المتاخمة ؛ و

11. تعني **"رسوم المستخدمين"** الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي مقابل ما يتم توفيره لها من مطارات أو منشآت أو خدمات الملاحة الجوية أو أمن الطيران وتشمل الخدمات والمنشآت ذات الصلة .

المـادة (2)

منح الحقـوق

1. يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق التالية بغرض تشغيل النقل الجوي الدولي من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر :

(أ) الطيران عبر إقليمه دون الهبوط فيه ؛

(ب) التوقف في إقليمه لأغراض غير أغراض حركة النقل ؛ و

(ج) الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية .

2. لا تتضمن هذه المادة أي نص يعطي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين حق نقل الركاب وأمتعتهم أو حق نقل البضائع أو البريد على متن طائراتها مقابل أجر ، من نقطة ما في إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى في ذات الإقليم .

المـادة (3)

التعيين والترخيص

1. يحق لكل طرف حسب رغبته أن يعين عدة مؤسسات نقل جوي بغرض تشغيل نقل جوي دولي وذلك طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية كما يحق له سحب أو تغيير هذه التعيينات . وتنقل هذه التعيينات كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية إلى الطرف الآخر ، وتحدد ما إذا كانت مؤسسة النقل الجوي مؤهلة لتشغيل هذا النوع من النقل الجوي المحدد في الملحق (1) أو الملحق (2) أو كليهما .

2. عند استلام كتاب التعيين والطلبات من مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والكيفية المطلوبة لإصدار تراخيص التشغيل والتصاريح الفنية ، يقوم الطرف الآخر وبدون أدنى تأخير بمنح تراخيص التشغيل والتصاريح بشرط :

(أ) أن تكون الملكية الجوهرية لتلك المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف الذي عين المؤسسة أو في يد رعاياه أو كليهما ؛

(ب) أن تتوفر في مؤسسة النقل الجوي المعينة الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح المطبقة بصورة مألوفة على تشغيل النقل الجوي الدولي لدى الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات المرفوعة له ؛ و

(ج) أن يكون الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي محافظاً على المعايير الواردة في المادة رقم 6 (السلامة) والمادة رقم 7 (أمن الطيران) ومطبقاً لها .

المـادة (4)

<u>إلغاء تراخيص التشغيل</u>

1. يجوز لأي من الطرفين إلغاء أو وقف أو تحديد تراخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر وذلك :

(أ) إذا لم تكن الملكية الجوهرية لتلك المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف الآخر أو في يد رعاياه أو كليهما ؛ أو

(ب) إذا فشلت تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المشار إليها في المادة (5) من هذه الاتفاقية (تطبيق القوانين) ؛ أو

(ج) إذا لم يكن الطرف الآخر محافظاً على المعايير المبينة في المادة 6 (السلامة) ومطبقاً لها .

2. ما لم يكن العمل الفوري ضرورياً لمنع وقوع عدم التزامات جديدة بالفقرات (ا ب) أو (ا جـ) من هذه المادة ، فلا تتم ممارسة الحقوق الواردة في هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف الآخر .

3. لا تحد هذه المادة من حقوق أي من الطرفين في الامتناع عن منح تراخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو إلغاؤها أو فرض القيود أو الشروط على مثل هذه التراخيص أو التصاريح وفقاً للأحكام الواردة في المادة رقم 7 (أمن الطيران) .

المـادة (5)

تطبيق القوانين

1. تسري قوانين ولوائح أحد الطرفين المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات على طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر عند دخولها إلى إقليمه وبقائها فيه أو مغادرتها له .

2. تسري قوانين ولوائح أحد الطرفين المتعلقة بدخول أو مغادرة الركاب وطاقم الطائرة والبضائع إلى إقليمه ومنه (بما في ذلك اللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي أو ، في حالة البريد ، اللوائح البريدية) على الركاب وطاقم الطائرة أو البضائع التابعين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر عند دخولهم وبقائهم أو مغادرتهم لذلك الإقليم .

المـادة (6)

السـلامة

1. تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف الآخر والسارية المفعول معترفاً بها من قبل أي طرف لغرض تشغيل النقل الجوي في هذه الاتفاقية بشرط أن تعادل متطلبات هذه الشهادات أو الرخص على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة . وعلى أية حال ، فإنه يجوز لكل طرف أن يرفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل الطرف الآخر لغرض الطيران فوق إقليمه.

2. يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة التي يحافظ عليها الطرف الآخر والخاصة بمرافق الطيران وملاحي الطائرة والطائرة وتشغيل مؤسسات النقل الجوي المعينة . وإذا تبين لأحد الطرفين بعد هذه المشاورات أن الطرف الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة ، وجب عليه إخطار هذا الطرف بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب اتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير ، وعلى الطرف الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب . ويحتفظ كل من الطرفين بحقه في وقف أو إلغاء أو تحديد ترخيص التشغيل أو التصريح الفني لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر وذلك في حالة أن الطرف الآخر لم يقم باتخاذ مثل هذا الإجراء التصحيحي المناسب في مدة زمنية معقولة .

المــادة (7)

أمــن الطيــران

1. تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان أن التزام كل منهما تجاه الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية . ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يقوم الطرفان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م ، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م .

2. يقوم الطرفان بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر عند الطلب لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيها وضد سلامة المطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الملاحة الجوية المدنية .

3. يجب على الطرفين ، في علاقاتهما المتبادلة ، العمل وفقاً لمعايير أمن الطيران والممارسات المناسبة التي وضعتها وأوصت باتباعها المنظمة الدولية للطيران المدني وعينتها كملاحق للمعاهدة ؛ وأن يطلب الطرفان من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم ومشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

4. يوافق كل طرف على مراعاة أحكام أمن الطيران التي يطلبها الطرف الآخر للدخول إلى إقليمه ومغادرته وأثناء التواجد فيه وكذلك التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة وأمتعتهم والمواد المحمولة باليد وكذلك البضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل . كذلك على كل طرف الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين .

5. في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة الركاب وطاقم القيادة والطائرة وضد المطارات أو مرافق الملاحة الجوية

يتوجب على الطرفين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان .

6. عندما يكون لدى طرف أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد أخل بأحكام أمن الطيران لهذه المادة ، فإنه يجوز لسلطات الطيران لدى ذلك الطرف أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران لدى الطرف الآخر . وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لوقف أو إلغاء أو تحديد أو فرض شروط على ترخيص التشغيل والتصريح الفني لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لذلك الطرف . ويجوز لكل طرف في الحالات الطارئة أن يتخذ إجراءاً مؤقتاً قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (15) يوماً .

المادة (8)

الفرص التجارية

1. يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر لتنشيط وبيع خدمات النقل الجوي .

2. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف الآخر موظفي جهازها الإداري والفني والتشغيلي والمبيعات وغيرهم من المتخصصين اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي وذلك وفقاً لقوانين ولوائح ذلك الطرف الخاصة بالدخول والإقامة والعمل .

3. لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في أن تنجز بنفسها المناولة الأرضية في إقليم الطرف الآخر (المناولة الذاتية) أو تقوم بحسب ما ترى باختيار وكيل من بين الوكلاء المتنافسين لتقديم هذه الخدمات بشكل كلي أو جزئي . وتكون هذه الحقوق خاضعة فقط لقيود مادية ناتجة عن اعتبارات خاصة بأمن المطار . وعندما تعيق هذه الاعتبارات المناولة الذاتية فإن الخدمات الأرضية يجب أن تتاح وعلى قاعدة متساوية لكافة مؤسسات النقل الجوي وأن تكون الرسوم قائمة على أساس تكلفة الخدمات المقدمة وأن تتساوى هذه الخدمات مع طبيعة ونوعية الخدمات كما لو أن المناولة الذاتية ممكنة .

4. يمكن لمؤسسة النقل الجوي التابعة لأي طرف أن تتعامل وبحسب ما ترى في بيع خدمات النقل الجوي مباشرة في إقليم الطرف الآخر ومن خلال وكلاء لها باستثناء ما يمكن أن يقدم

تحديداً من قبل لوائح تأجير النقل الجوي في البلد الذي يتم فيه التأجير والتي تخص حماية أموال الركاب وحقوقهم في إلغاء حجزهم واسترداد أموالهم . ويحق لكل مؤسسة نقل جوي أن تبيع خدمات النقل هذه ، وتتاح لأي شخص حرية شراء تلك الخدمات وبعملة ذلك الإقليم أو بعملات أخرى قابلة للتحويل الحر.

5. يحق لكل مؤسسة نقل جوي تحويل ما تبقى لديها من إيرادات تكون قد حصلت عليها محلياً إلى بلدها ، وذلك بناءً على طلبها القيام بذلك وبعد استيفائها لجميع نفقاتها المحلية . ويتم هذا التحويل حالاً وبدون قيود أو ضرائب طبقاً لسعر الصرف المطبق على المعاملات الجارية وقت تقديم مؤسسة النقل الجوي طلباً بتحويل هذه الإيرادات .

6. يسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف أن تدفع مقابل مصروفاتها المحلية بما فيها شراء الوقود في إقليم الطرف الآخر بالعملة المحلية . ويمكن لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف أن تدفع مقابل هذه المصروفات في إقليم الطرف الآخر بعملات قابلة للتحويل الحر طبقاً للوائح النقد المحلية .

7. في تشغيلها أو تقديمها للخدمات المصرح بها على الطرق المتفق عليها ، يجوز لأية مؤسسة نقل جوي معينة وتابعة لأحد الطرفين أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية كالأجواء المغلقة وتقاسم الرموز أو ترتيبات التأجير مع :

(أ) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي طرف ؛ و

(ب) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لدولة ثالثة بشرط أن تصرح وتسمح هذه الدولة بترتيبات متساوية بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى العاملة على الخطوط إلى ومن وعبر تلك الدولة الثالثة ؛
وبشرط أن تكون جميع مؤسسات النقل الجوي في هذه الترتيبات (1) لديها السلطة المناسبة (2) وأن تلبي الاحتياجات المطبقة بصورة عادية في هذه الترتيبات .

8. بالرغم من أية أحكام أخرى لهذه الاتفاقية ، فإنه يسمح لمؤسسات النقل الجوي وناقلي الشحن غير المباشرين لكلا الطرفين وبدون قيود بتشغيل أي وسيلة من وسائل النقل البري يرتبط تشغيلها بالنقل الجوي الدولي وذلك لشحن البضائع إلى أو من أية نقاط في إقليمي الطرفين أو في دولة ثالثة ، بما فيه النقل إلى أو من كافة المطارات بتسهيلات جمركية وكذلك الحق في نقل البضائع الموجودة في عهدة الجمارك ريثما يتم تسديد ما عليها من رسوم طبقاً للقوانين واللوائح المطبقة . ويكون لتلك البضائع المشحونة براً أو جواً إمكانية الوصول لمنشآت

جمارك المطار وعملياته . ويمكن لمؤسسات النقل الجوي أن تقوم بنفسها بالنقل السطحي الخاص بها أو من خلال ترتيبات مع ناقلات برية أخرى تقوم بهذا النقل بما فيه النقل السطحي الذي تقوم به مؤسسات نقل جوي أخرى وناقلو الشحن الجوي غير المباشرين . وإن خدمات الشحن ذات الطبيعة المختلفة يمكن أن تقدم من مصدر واحد من خلال سعر موحد للنقل الجوي والسطحي بشرط أن لا يضلل هؤلاء الناقلون بالحقائق التي تخص هذا النقل .

المـادة (9)

الرسوم الجمركية والفرائض

1. تعفى، وعلى أساس المعاملة بالمثل ، طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر والمشغلة في نقل جوي دولي لدى وصولها إقليم أحد الطرفين وكذلك معداتها المعتادة والمعدات الأرضية والوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار (بما فيها المحركات) وخزين الطائرة (الذي يشمل ولا ينحصر في مواد مثل الأطعمة والمشروبات والكحوليات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو لاستعمال الركاب بكميات محدودة أثناء الرحلة) والمواد الأخرى التي ينوى استخدامها أثناء تشغيل الطائرات التي تقدم خدمات النقل الجوي الدولي أو تلك التي لا تستخدم إلا أثناء تشغيل تلك الطائرات أو تقديم خدمات الصيانة لها – من كافة قيود الاستيراد وضرائب الملكية والرسوم الرأسمالية والرسوم الجمركية وضرائب الإنتاج والرسوم والفرائض المشابهة التي (1) تفرضها السلطات الوطنية والتي (2) لا ترتكز على كلفة الخدمات المقدمة بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة .

2. تعفى كذلك ، وعلى أساس المعاملة بالمثل ، من الضرائب والفرائض والرسوم الجمركية المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ؛ باستثناء الرسوم التي ترتكز على كلفة الخدمات المقدمة:

(أ) خزين الطائرات الذي يتم إدخاله إلى إقليم أي طرف أو تزود به الطائرات وبكميات معقولة وذلك لاستعماله على متن طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر المغادرة والمستخدمة في نقل جوي دولي حتى لو تم استعماله على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف الذي تزودت منه الطائرات به ؛

(ب) المعدات الأرضية وقطع الغيار (بما فيها المحركات) التي يتم إدخالها إلى إقليم أي طرف لخدمة وصيانة أو إصلاح طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والمستخدمة في نقل جوي دولي ؛

(ج) الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك التي يتم إدخالها إلى إقليم أي طرف أو تزود بها لغرض استهلاكها في طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والمشغلة في نقل جوي دولي ، حتى لو تم استعمالها على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف الذي تزودت منه الطائرات بها .

(د) مواد الترويج والإعلان التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين أو تزود بها وبكميات معقولة لغرض استعمالها على متن طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر المغادرة والمشغلة في نقل جوي دولي ، حتى لو تم استعمال هذه المواد على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف الذي تزودت منه الطائرات بها .

3. قد يتطلب الأمر طلب وضع المعدات والمواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة تحت إشراف أو سيطرة السلطات المختصة .

4. تكون الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة متاحة عندما تقوم مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين بالتعاقد مع مؤسسات نقل جوي أخرى تتمتع بإعفاءات مماثلة من الطرف الآخر وذلك لغرض استعارة أو نقل المواد المذكورة تحديداً في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة في إقليم الطرف الآخر .

المـادة (10)

رسوم المستخدمين

1. يجب أن تكون رسوم المستخدمين التي قد تفرضها السلطات أو الجهات المختصة بهذه الرسوم في كل طرف على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية وموزعة بالتساوي بين فئات المستخدمين . وفي أية حالة فإن رسوم المستخدمين يجب أن تفرض على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بشروط ليست أقل تميزاً عن الشروط الأكثر تميزاً والمتاحة لأية مؤسسة نقل جوي أخرى في الوقت الذي تم فيه فرض هذه الرسوم .

2. يمكن لرسوم المستخدمين المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أن تعكس ، وبشرط أن لا تفوق ، الكلفة الكاملة للسلطات أو الجهات المختصة بهذه الرسوم والتي تقوم بتقديم المطار المناسب وبيئته المناسبة والملاحة الجوية ومرافق أمن الطيران والخدمات في المطار أو داخل نظام المطار . وربما تشتمل هذه الرسوم على عائد معقول على الأصول بعد الاهتلاك . ويجب تقديم المرافق والخدمات التي من أجلها فرضت هذه الرسوم على أسس كفؤة واقتصادية .

3. على كل طرف أن يشجع على إجراء المشاورات بين السلطات أو الجهات المختصة بالرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والمرافق ، وأن يشجع هذه السلطات والمؤسسات على تبادل تلك المعلومات ، وفقاً للحاجة لها ، على نحو يسمح بعمل مراجعة صحيحة لمعقولية هذه الرسوم طبقاً لمبادئ الفقرات (1) و (2) من هذه المادة . وعلى كل طرف أن يشجع السلطات المختصة بالرسوم على إشعار المستخدمين بوقت معقول بأية مقترحات لتغيير الرسوم وذلك لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغييرات .

4. لن يعتبر أي من الطرفين ، فيما يخص إجراءات حل الخلاف المنصوص عليها في المادة (14) ، مخلاً بأحكام هذه المادة ، إلا (1) إذا فشل في القيام بعمل مراجعة للرسوم أو التطبيقات موضوع الشكوى من الطرف الآخر خلال مدة زمنية معقولة ، أو (2) فشل بعد هذه المراجعة في اتخاذ كافة الخطوات التي هي ضمن سلطاته لتصحيح أية رسوم أو تطبيقات لا تتوافق مع هذه المادة.

المـادة (11)

المنافسة العادلة

1. يتيح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين فرصاً عادلة ومتكافئة للمنافسة على تقديم نقل جوي دولي تحكمه هذه الاتفاقية .

2. يتيح كل طرف لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تحدد عدد مرات التشغيل والسعة بالنسبة للنقل الجوي الدولي الذي تقدمه استناداً إلى اعتبارا ت تجارية في السوق . وتمشياً مع هذا الحق ، لن يستطيع طرف أن يحدد من جانب واحد حجم الحركة وعدد مرات التشغيل أو انتظام الخدمة أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر ، باستثناء ما يطلب للجمارك وللأسباب الفنية والتشغيلية أو البيئية بموجب الشروط الموحدة تمشياً مع المادة (15) من المعاهدة .

3. لا يفرض طرف على مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر متطلبات رفض أولي (first-refusal requirement) أو نسبة تحميل (uplift ratio) أو رسم عدم ممانعة (no-objection fee)) أو أية متطلبات أخرى بخصوص السعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة التي ربما لا تتماشى وأغراض هذه الاتفاقية .

4. لا يطلب طرف تقديم جداول أو برامج رحلات التأجير أو الخطط التشغيلية من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر للموافقة عليها باستثناء ما يمكن أن يطلب على أسس غير تمييزية لتطبيق الشروط الموحدة كما وردت في الفقرة (2) من هذه المادة أو التي يمكن أن ترخص تحديداً في ملحق هذه الاتفاقية . وإذا طلب طرف التقديم لأغراض معلوماتية فعليه أن يقلل الأعباء الإدارية لمتطلبات وإجراءات التقديم على وسطاء النقل الجوي وعلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر .

المادة (12)

تحديد الأسعار

1. يسمح كل طرف لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد أسعار النقل الجوي الدولي استناداً للاعتبارات التجارية في السوق . ويقتصر تدخل الأطراف على ما يلي- :

(أ) لمنع أية أسعار أو تطبيقات تمييزية غير معقولة؛

(ب) لحماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة أو المقيدة بصورة غير معقولة بسبب سوء استخدام الوضع المتميز؛ و

(ج) لحماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة بصورة اصطناعية بسبب الإعانات أو المساعدات الحكومية المباشرة أو غير المباشرة .

2. يجوز لكل طرف أن يطلب إخطاراً أو أن تقدم الأسعار التي حددتها مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر إلى أو من إقليمه إلى سلطات الطيران لدى هذا الطرف . وإن هذا الإخطار أو التقديم من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين يمكن أن يكون مطلوباً ليس بأكثر من (30) يوماً قبل التاريخ المقترح لسريان مفعول الأسعار . وفي الحالات الفردية فإن الإخطار أو التقديم يمكن أن يسمح به في وقت أقصر مما هو مطلوب عادة . وباستثناء ما قد

يتطلبه أي من الطرفين على أسس غير تمييزية لأغراض الحصول على المعلومات ، لن يطلب أي منهما من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر تقديم إخطار بالأسعار التي حددها مؤجرو الطائرات للجمهور أو إيداع قائمة بها .

3. لا يقوم أي من الطرفين بعمل من جانب واحد لمنع بدء أو استمرار سعر مقترح تحدده أو حددته (1) مؤسسة نقل جوي لأي طرف للنقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين أو (2) مؤسسة نقل جوي لطرف واحد للنقل الجوي الدولي بين إقليم الطرف الآخر وأي بلد آخر بما في ذلك النقل في كلتا الحالتين على خطوط هذه المؤسسة والنقل على خطوطها وعلى خطوط مؤسسة أخرى كذلك . وإذا اعتقد أي طرف بأن هذا السعر لا يتماشى والاعتبارات الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة ، فعليه أن يطلب إجراء مشاورات وأن يخطر الطرف الآخر بأسباب عدم اقتناعه في أسرع وقت ممكن . وتعقد هذه المشاورات بعد تسلم الطلب بثلاثين (30) يوماً لا أكثر ، ويتعاون الطرفان لتأمين المعلومات الضرورية للتوصل إلى حل معقول لهذا الموضوع . وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق بالنسبة للسعر الذي بسببه قدم إخطار عدم الاقتناع ، فان على كل طرف أن يبذل جهوده لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ . وبدون هذا الاتفاق المشترك فان السعر سوف يصبح ساري المفعول أو يستمر سريان مفعوله .

المادة (13)
المشاورات

يجوز لأي طرف في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات بخصوص هذه الاتفاقية . وتبدأ هذه المشاورات في وقت مبكر قدر الإمكان ولكن لا تتأخر عن (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف الآخر للطلب إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك .

المادة (14)
تسوية الخلافات

1. باستثناء الخلافات التي قد تنشأ بموجب الفقرة (3) من المادة (12) بخصوص "تحديد الأسعار"، يجوز لأي من الطرفين إحالة ما قد ينشأ بينهما من خلاف حول هذه الاتفاقية ويتعذر تسويته خلال الجولة الأولى من المشاورات الرسمية التي تتم بينهما إلى شخص آخر أو هيئة أخرى للبت في موضوع الخلاف بينهما ، شريطة أن يتفقا على ذلك . وإذا لم يتفق الطرفان على ذلك يحال الخلاف للتحكيم بناءً على طلب أي من الطرفين ، وذلك وفقاً للإجراءات المحددة أدناه.

2. يكون التحكيم من هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين يجري تشكيلها على النحو التالي :

(أ) خلال (30) يوماً من تسلم طلب التحكيم ، يعين كل طرف محكماً واحداً لـه . وخلال (60) يوماً بعد هذا التعيين يتفق هذان المحكمان على تعيين المحكم الثالث الذي يجب أن يرأس هيئة التحكيم ؛

(ب) إذا تعذر على أي طرف تعيين محكم له ، أو أن المحكم الثالث لم يتم تعيينه طبقاً للفقرة (أ) من هذه الفقرة ، جاز لأي طرف الطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني القيام بتعيين المحكم أو المحكمين خلال (30) يوماً . وإذا كان رئيس المجلس من نفس جنسية أحد الطرفين فيجب على أقدم نائب للرئيس لم تسقط عنه أهلية القيام بتلك المهمة لهذا السبب أن يقوم بهذا التعيين .

3. باستثناء ما تم الاتفاق عليه خلاف ذلك ، تقوم هيئة التحكيم بوضع حدود سلطاتها القضائية طبقاً لهذه الاتفاقية وكذلك القواعد الإجرائية الخاصة بها . وقد توصي هيئة التحكيم بعد تشكيلها باتخاذ إجراءات مؤقتة للتخفيف من حدة الخلاف ريثما تبت في موضوع التحكيم . وبناءً على توجيهاتها أو عند طلب أي طرف يتم عقد اجتماع لتحديد الموضوعات التي سيتم التحكيم بشأنها والإجراءات المحددة الواجب اتباعها في فترة لا تزيد عن (15) يوماً بعد تشكيل الهيئة بالكامل.

4. باستثناء ما تم الاتفاق عليه خلاف ذلك أو ما تم تحديده بواسطة هيئة التحكيم ، يجب على كل طرف تسليم مذكرة خلال (45) يوماً من تشكيل هذه الهيئة بالكامل . ويكون آخر موعد لاستلام الردود بعد هذا التاريخ بـ (60) يوماً . ويجب على هيئة التحكيم أن تعقد جلسة استماع بناءً على طلب أي من الطرفين أو بحسب ما تراه هي خلال (15) يوماً بعد التاريخ المحدد لاستلام الردود.

5. تسعى هيئة التحكيم لإعطاء قرار مكتوب خلال (30) يوماً بعد الانتهاء من جلسة الاستماع ، أو إذا لم تعقد جلسة استماع ، بعد التاريخ الذي تم فيه استلام ردود طرفي النزاع . ويتم اتخاذ القرار بأغلبية الأصوات في الهيئة .

6. يجوز لأي طرف أن يتقدم بطلب من أجل توضيح القرار وذلك خلال (15) يوماً من تاريخ استلامه له ، ويجب أن يصدر هذا التوضيح خلال (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب.

7. يجب على كل طرف أن يقوم ، وإلى الدرجة التي تتماشى مع قوانينه الوطنية ، بتنفيذ أي قرار أو حكم يصدر عن هيئة التحكيم .

8. يتحمل الطرفان بالتساوي نفقات هيئة التحكيم وتشمل رسوم ونفقات المحكمين . وأية نفقات خاصة برئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني ولها علاقة بالإجراءات المشار إليها في الفقرة (2) (ب) من هذه المادة يجب اعتبارها جزءاً من نفقات هيئة التحكيم .

المـادة (15)

الإنهاء

يجوز لأي طرف أن يخطر الطرف الآخر كتابة وفي أي وقت بأنه قرر إنهاء هذه الاتفاقية ، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني . وينتهي العمل بهذه الاتفاقية في منتصف ليلة اليوم السابق (وفي مكان تسلم الإخطار) لمرور عام على تسلم الطرف الآخر للإخطار ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء باتفاق الطرفين قبل انتهاء هذه المدة .

المـادة (16)

التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

تسجل هذه الاتفاقية وكافة التعديلات اللاحقة لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المـادة (17)

سريان الاتفاقية

تطبق هذه الاتفاقية وملاحقها بصورة مؤقتة من تاريخ التوقيع عليها وتصبح سارية المفعول عندما يتم تبادل المذكرات الدبلوماسية والتي تثبت أن كل طرف قد استكمل كافة الإجراءات الداخلية الضرورية الخاصة به . عند دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، تحل محل الاتفاقية المتعلقة بأمن الطيران المعقودة بين الولايات المتحدة الأمريكية ودولة الإمارات العربية المتحدة التي دخلت حيز التنفيذ عند تبادل المذكرات في أبو ظبي بتاريخ 26 ديسمبر / كانون أول عام 1993 و 17 فبراير / شباط عام 1994.

وإثباتاً لذلك فان الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما المعنيتين قد وقعا على هذه الاتفاقية.

وقعت هذه الاتفاقية في مدينة ابو ظبي
بتاريخ ١١ مارس الموافق ٢٠١٠

وحررت من نسختين أصليتين باللغتين الإنجليزية والعربية . ويتساوى النصان في الحجية.

عن حكومة /
الولايات المتحدة الأمريكية

عن حكومة /
دولة الإمارات العربية المتحدة

ملحق (1)

النقل الجوي المنتظم

القسم (1)

الطرق

يحق لشركات طيران كل طرف يتم تعيينها بمقتضى هذا الملحق – وفقاً لشروط تعيينها – أن تباشر بتشغيل نقل جوي دولي منتظم بين نقاط على خطوط الطرق الآتية :

(أ) طرق لشركة أو شركات الطيران التي تعينها حكومة الولايات المتحدة :

1/ من نقاط خلف الولايات المتحدة مروراً بالولايات المتحدة ونقاط وسطية إلى نقطة أو نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة وما وراءها .

2/ بين دولة الإمارات العربية المتحدة وأي نقطة أو نقاط بشأن خدمة أو خدمات الشحن الجوي الكلية.

(ب) طرق لشركة أو شركات الطيران التي تعينها حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة :

1/ من نقاط خلف دولة الإمارات العربية المتحدة مروراً بدولة الإمارات العربية المتحدة ونقاط وسطية إلى نقطة أو نقاط في الولايات المتحدة وما وراءها .

2/ بين الولايات المتحدة وأي نقطة أو نقاط بشأن خدمة أو خدمات الشحن الجوي الكلية .

القسم (2)

المرونة التشغيلية

يجوز لكل من شركات الطيران المعينة وباختيارها القيام بما يلي في أي من رحلاتها أو في كافة رحلاتها :

1/ تسيير رحلاتها في أي من الاتجاهين أو كليهما ؛

2/ الجمع بين أرقام رحلات مختلفة في عملية تشغيل طائرة واحدة ؛

3/ تقديم خدماتها على الطرق الجوية من بداية خط سير الرحلة وعبر نقاط وسطية ونقاط فيما وراء في إقليمي الطرفين على أي نحو يجمع بينها أو وفقاً لأي تسلسل لها تراه ؛

4/ إلغاء التوقف في أية نقطة أو نقاط ؛

5/ تحويل حركة النقل من أي من طائراتها إلى أي من طائراتها الأخرى في أي نقطة أو نقاط على الطرق ؛ و

6/ خدمة نقاط خلف أي نقطة في إقليمها سواء بتغيير أو بدون تغيير الطائرة أو رقم الرحلة ويجوز لها أن تعرض أو تعلن عن مثل هذه الخدمات للجمهور على أنها رحلات متكاملة لا تتوقف فيها الطائرة ؛

بدون الخضوع لقيود على اتجاه الرحلات أو لقيود جغرافية ، وبدون أن تفقد مؤسسة النقل الجوي أياً من حقوق النقل المسموح لها بها بموجب هذه الاتفاقية ، شريطة تقديم خدمة النقل الجوي ، فيما عدا خدمات النقل الجوي التي تقتصر على نقل البضائع ، في نقطة تقع في إقليم الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي .

القسم (3)

تغيير طراز الطائرة

يجوز لأي شركة طيران معينة أن تزاول عمليات النقل الجوي الدولي على أي قطاع أو قطاعات من الطرق من غير قيد بشأن تغيير نوع الطائرة المشغلة أو رقم الرحلة بأي نقطة أو نقاط على الطرق ، وباستثناء خدمات الشحن الجوي الكلية يشترط في حال الرحلات المتجهة للخارج أن يكون النقل فيما وراء هذه النقطة أو النقاط مواصلة للنقل من إقليم الطرف الذي قام بتعيين شركة الطيران ، وفي حال الرحلات المتجهة نحو الداخل يشترط أن يكون النقل إلى إقليم الطرف الذي قام بتعيين شركة الطيران مواصلة للنقل من وراء تلك النقطة أو النقاط.

ملحق (2)

تأجير النقل الجوي

القسم (1)

يحق لشركات طيران كل طرف يتم تعيينها بمقتضى هذا الملحق - وفقاً لشروط تعيينها - مزاولة تأجير حركة النقل الدولية للركاب (ومتاعهم المصاحب) و / أو الشحن الجوي (بما في ذلك – وليس وقفاً على – توكيلات الشحن الجوي وتعاقدات الحصص والتعاقدات المزدوجة (ركاب / شحن جوي) :

بين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الذي يقوم بتعيين شركة الطيران وأي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر ؛ و

بين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر وأي نقطة أو نقاط في بلد أو بلدان أخرى وبشرط أن تكون تلك الخدمة (باستثناء تأجير خدمات الشحن الجوي) جزءاً من عملية متصلة سواء بتغيير أو

بدون تغيير الطائرة ، ويشمل ذلك الخدمة التي تقدم لبلد الموطن بغرض نقل الحركة المحلية بين بلد الموطن وإقليم الطرف الآخر.

عند تأدية الخدمات التي يغطيها هذا الملحق ، يحق لشركات طيران كل طرف يتم تعيينها بمقتضى هذا الملحق : (1) التوقف في أي نقطة سواء داخل أو خارج إقليم أي من الطرفين ؛ (2) تسيير حركة النقل العابرة خلال إقليم الطرف الآخر ؛ (3) الجمع على نفس الطائرة بين حركة نقل نابعة من إقليم أحد الأطراف وحركة النقل النابعة من إقليم الطرف الآخر وحركة النقل النابعة من بلدان أخرى ؛ (4) مزاولة النقل الجوي الدولي دونما قيد بشأن تغيير نوع أو عدد الطائرات التي تتولى تشغيلها في أي نقطة على الطريق ، وباستثناء عمليات تأجير خدمات الشحن الجوي يشترط في حال الرحلات المتجهة للخارج أن يكون النقل فيما وراء تلك النقط مواصلة للنقل من إقليم الطرف الذي قام بتعيين شركة الطيران ، وفي حال الرحلات المتجهة نحو الداخل أن يكون النقل إلى إقليم الطرف الذي قام بتعيين شركة الطيران مواصلة للنقل من وراء تلك النقطة .

يولي كل طرف اعتباراً مميزاً للطلبات التي تتقدم بها شركات طيران الطرف الآخر لتسيير حركة النقل التي لا يغطيها هذا الملحق على أساس المجاملة والمعاملة بالمثل .

القسم (2)

يحق لشركة الطيران التي يعينها أي من الطرفين والتي تزاول عمليات تأجير النقل الجوي الدولي النابعة من إقليم أي من الطرفين سواء في رحلة منفردة أو رحلة ذهاب وإياب ، يحق لها أن تختار إما التقيد بقوانين ولوائح وقواعد التأجير السارية ببلد الموطن أو ببلد الطرف الآخر . وإذا قام طرف بتطبيق قواعد ولوائح وأحكام وشروط وقيود مختلفة على إحدى شركات الطيران الخاصة به أو أكثر، أو على شركات طيران بلدان مختلفة فإنه يجب أن تخضع كل شركة طيران معينة لأقل تلك النظم تقييداً.

مهما يكن ، فإن محتوى الفقرة السابقة لا يضع قيداً على حقوق أي من الطرفين في أن يطلب من شركات الطيران المعينة بمقتضى هذا الملحق الالتزام بمتطلبات حماية أموال الركاب وحق الركاب في إلغاء حجزهم وحقهم في استرداد أموالهم .

القسم (3)

فيما عدا قواعد حماية المستهلك المشار إليها بالفقرة السابقة أعلاه ، لا يحق لأي من الطرفين أن يطلب من شركة طيران معينة بمقتضى هذا الملحق من قبل الطرف الآخر بشأن نقل حركة من إقليم ذلك الطرف الآخر أو من بلد آخر في رحلة منفردة أو رحلة ذهاب وإياب تقديم أكثر من إعلان القبول بالتقيد بالقوانين واللوائح والقواعد المطبقة المشار إليها بالقسم الثاني من هذا الملحق ، أو إعفاء من تلك القوانين أو اللوائح أو القواعد صادر عن سلطات الطيران المعنية .

ملحق (3)

مبادئ عدم التمييز والمنافسة ضمن أنظمة

الحجوزات بواسطة الكمبيوتر

حيث أن المادة 11 (المنافسة العادلة) من هذه الاتفاقية تضمن حصول شركات الطيران لكلا الطرفين على "فرصة عادلة ومتكافئة للمنافسة"،

ونظراً لأن إحدى أهم النواحي المتعلقة بقدرة شركة الطيران على المنافسة تكمن في قدرتها على إبلاغ الجمهور بشأن الخدمات التي تقدمها وذلك بطريقة عادلة وغير منحازة ، وبالتالي ؛ فإن جودة المعلومات بخصوص خدمات شركة الطيران المقدمة لوكلاء السفر الذين يقومون بشكل مباشر بتوزيع تلك المعلومات إلى جمهور المسافرين وكذلك قدرة شركة الطيران على أن توفر لأولئك الوكلاء أنظمة حجوزات منافسة بواسطة الكمبيوتر (CRS) تمثل الأساس الذي تستند عليه الفرص التنافسية لشركة الطيران ،

ونظراً لأنه من الضروري ضمان حماية مصالح مستهلكي منتجات النقل الجوي من أي سوء استخدام لتلك المعلومات وعرضها بشكل ينطوي على التضليل وكذلك إتاحة الفرصة لشركات الطيران ووكلاء السفر في الوصول بشكل فعال إلى أنظمة الحجز المنافسة بواسطة الكمبيوتر :

1 - يتفق الطرفان على أن يكون لنظام الحجز الآلي شاشات عرض رئيسية متكاملة يتم من خلالها :

أ - المعلومات المتعلقة بالخدمات الجوية الدولية ، بما في ذلك إنشاء روابط بشأن هذه الخدمات ، سيتم تنقيحها وعرضها وفقاً لمعايير موضوعية لا تنطوي على التمييز ولا تتأثر بشكل مباشر أو غير مباشر بهوية شركة الطيران أو السوق . وينبغي تطبيق تلك المعايير بشكل منتظم على كافة شركات الطيران المشاركة.

ب - قواعد بيانات أنظمة الحجوزات بواسطة الكمبيوتر يجب أن تكون شاملة بقدر الإمكان .

ج - لن يحذف بائعو أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر معلومات مقدمة من قبل شركات الطيران المشاركة ، ويتعين أن تكون تلك المعلومات دقيقة وواضحة ؛ وعلى سبيل المثال ، فإن الرحلات ذات الرمز المشترك والرحلات التي تنطوي على تغيير طراز الطائرة والرحلات التي تتضمن محطات توقف يجب أن تحدد بوضوح على أنها تتضمن تلك الخصائص .

د - كافة أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر التي تتوفر لوكلاء السفر الذين يوزعون المعلومات بشكل مباشر عن خدمات شركات الطيران إلى جمهور المسافرين في مناطق أي من الطرفين يجب أن لا تكون فقط ملزمة بل يحق لها العمل وفقاً لقواعد أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر التي تطبق في المنطقة التي تشغل فيها أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر.

هـ- يجب السماح لوكلاء السفر باستخدام أي من وسائل العرض الثانوية المتاحة عن طريق أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر طالما تقدم وكلاء السفر بطلبات محددة لاستخدام وسائل العرض هذه .

2 – ينبغي على أي طرف أن يطلب قيام كل من بائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر العاملين في المنطقة بالسماح لكافة شركات الطيران الراغبة في دفع أية رسوم لا تنطوي على التمييز بغرض المشاركة في أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر الخاصة بهم . وينبغي على أي طرف أن يطلب بأن يعرض كافة مرافق التوزيع التي يوفرها بائع الأنظمة على أساس غير تمييزي إلى شركات الطيران المشاركة . كما ينبغي على أي طرف أن يطلب من بائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر أن يعرضوا بشكل غير تمييزي وبشكل موضوعي وغير محابي لأي مؤسسة وعلى أساس حيادي بالنسبة للسوق الخدمات الجوية الدولية لشركات الطيران المشاركة وذلك في كافة الأسواق التي ترغب ببيع تلك الخدمات فيها . وعند الطلب ، يتعين على بائع أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر الإفصاح عن تفاصيل إجراءات تحديث وتخزين البيانات في قواعد البيانات ومعايير تنقيح وترتيب المعلومات والأهمية المحددة لكل من تلك المعايير وكذلك المعايير المستخدمة في اختيار نقاط المتابعة وشمول رحلات المتابعة .

3 - يحق لبائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر في منطقة أحد الطرفين القيام بإحضار والحفاظ على وتوفير أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر إلى وكلاء السفر أو شركات السفريات التي يتمثل نشاطها التجاري الأساسي في توزيع منتجات متعلقة بالسفر في منطقة الطرف الآخر إذا كان نظام الحجز بواسطة الكمبيوتر يراعي تلك المبادئ ويعمل بموجبها .

4 - لن يقوم أي طرف في منطقته بفرض أو السماح بفرض متطلبات أكثر صرامة على بائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر للطرف الآخر فيما يتعلق بالوصول إلى واستخدام مرافق الاتصالات واختيار واستخدام أجهزة وبرمجيات فنية لأنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر وكذلك التركيب الفني لأجهزة أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر وذلك مقارنة مع المتطلبات المفروضة على بائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر الخاصة به .

5 - لن يقوم أي طرف في منطقته بفرض أو السماح بفرض متطلبات أكثر صرامة على بائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر الخاصة بالطرف الآخر فيما يتعلق بوسائل العرض في أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر (بما في ذلك معايير التنقيح والعرض) والتشغيل أو البيع وذلك مقارنة مع المتطلبات المفروضة على بائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر الخاصة به .

6 - إن أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر المستخدمة في منطقة أحد الطرفين والتي تتوافق مع هذه المبادئ والمعايير التنظيمية غير التمييزية الأخرى ذات العلاقة والمعايير الفنية والأمنية يحق لها الوصول بشكل فعال وبدون عوائق إلى منطقة الطرف الآخر . ويتمثل أحد أوجه هذا في أن شركة طيران محددة سوف تشارك في ذلك النظام بالكامل في منطقة بلدها الأصلي وبنفس طريقة مشاركتها في أي نظام معروض على وكلاء السفر في منطقة الطرف الآخر . وكذلك يحق لمالكي / مشغلي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر لأحد الطرفين الحصول على نفس الفرصة لامتلاك / تشغيل أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر التي تتوافق مع هذه المبادئ في منطقة الطرف الآخر وبنفس الطريقة التي يتبعها مالكو/ مشغلو ذلك الطرف . ويتعين على كل طرف ضمان أن شركاته الجوية وبائعي أنظمة الحجز بواسطة الكمبيوتر لا يمارسون التمييز ضد وكلاء السفر في منطقة بلدانهم بسبب كونهم يمتلكون أو يستخدمون نظام حجز بواسطة الكمبيوتر يتم أيضاً تشغيله في منطقة الطرف الآخر.