

مرسوم اتحادي رقم (189) لسنة 2022

بالتصديق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة مملكة هولندا عن
سينت مارتن في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

نحن محمد بن زايد آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

- بعد الاطلاع على الدستور،
 - وعلى القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 1996 في شأن الهيئة العامة للطيران المدني، وتعديلاته،
 - وبناءً على موافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،
- رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة مملكة هولندا عن سينت مارتن في شأن
الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة دبي بتاريخ 17 أغسطس 2021،
والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم من تاريخ صدوره، ويُشر في الجريدة
الرسمية.

محمد بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة - أبوظبي:

بتاريخ: 19 / جمادى الأولى / 1444هـ

الموافق: 13 / ديسمبر / 2022م



United Arab Emirates

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة مملكة هولندا عن سينت مارتن

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

إن حكومة دولة الامارات العربية المتحدة

و

حكومة مملكة هولندا، عن سينت مارتن (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤؛ (والمشار إليها فيما بعد "بالمعاهدة")

رغبة منهما بعقد اتفاقية تتسجم مع وتكمل المعاهدة المشار إليها بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليميه البلدين وما ورائهما؛

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

ورغبة منهما في تسهيل تطوير فرص النقل الجوي العالمي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة ١

التعريف

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

أ. "سلطات الطيران" فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة ، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني ، وفيما يخص مملكة هولندا عن سينت مارتن، وزير السياحة والشؤون الاقتصادية والمرور والاتصال المسؤول عن الطيران المدني في سينت مارتن ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

ب. "الخطوط المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من سينت مارتن ودولة الإمارات العربية المتحدة وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛

ج. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، والملحق المحرر تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملحق؛

د. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (٩٦) من المعاهدة؛

هـ. "الملحق" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة ٢٠ من هذه الاتفاقية؛

و. "الشحن" يشمل البريد؛

ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي فتحت للتوقيع في مدينة شيكاغو في ٧ من ديسمبر عام ١٩٤٤، والتعريف يشمل: (١) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة ٩٤ (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلي الطرفين المتعاقدين؛ (٢) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة ٩٠ من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلي الطرفين المتعاقدين؛

ح. "مؤسسات النقل الجوي المعنية" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتحويلها وفقاً للمادة ٣ من هذه الاتفاقية؛

ط. "المواطنون" في حالة دولة الامارات العربية المتحدة وفي حالة مملكة هولندا، عن سانت مارتن ، مواطني مملكة هولندا المسجلين رسمياً كمواطنين محليين يحملون الجنسية الهولندية في السجل البلدي لسانت مارتن.

ي. "التعريفات" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ك. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة ٢ من المعاهدة؛
ل. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو
يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة
بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛

٢- يعتبر الملحق لهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها.

٣- لتطبيق هذه الاتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، بقدر
ما تنطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة ٢

منح الحقوق

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين
مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله من تأسيس/إنشاء وتشغيل الخدمات المتفق عليها.

٢- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية :

- أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
- ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية ، و
- ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية
المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب
والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.

إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة
بموجب المادة ٣، بالحقوق المحددة في الفقرة ٢ أ و ٢ ب من هذه المادة.

٣- ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة
لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم
الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

٤- إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان بشكل مشترك.

٥- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

المادة ٣

التعيين والترخيص

١- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأية تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي عبر القنوات الدبلوماسية موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٢- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو (المؤسسات) المعنية تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة.

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة ومعقولة/منطقية على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقاً لأحكام المعاهدة.

٤- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة ٢ من هذه المادة ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق المنصوص إليها في الفقرة ٢ ج من المادة ٢ في هذه الاتفاقية، في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد في إطار أية اتفاقية خاصة بين الطرفين أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياه.

٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة ١٥ من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

المادة ٤

سحب تراخيص التشغيل ووضع قيود عليها

١. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو أن تعلق ممارستها للحقوق المحددة في المادة ٢ من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق وفقاً للمعاهدة؛ أو
ب. في حال فشل تلك المؤسسة بشكل آخر في العمل طبقاً للشروط الموضوعة بموجب هذه الاتفاقية؛ أو

ج. في حال لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد في إطار اتفاقية خاصة بين الطرفين من أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه؛ أو

د. وفقاً للفقرة ٦ من المادة ١٠ من هذه الاتفاقية؛ أو

هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لرفع مستوى السلامة وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٠ من هذه الاتفاقية؛ أو

و. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة ١٩ من هذه الاتفاقية.

٢. ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة ١ إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة ١٨ من هذه الاتفاقية .

٣. إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة ١٩ من هذه الاتفاقية.

المادة ٥

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

١- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكلي الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.

٢- يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.

٣- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعنية تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات المتفق عليها التي تقدمها.

٤- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة ١٥ من المعاهدة.

٥- لا يفرض طرف متعاقد على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أية متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة بما يتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة ٦

الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١- يعني كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم التفتيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيتاتها ومعدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على أشياء مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والأشياء الأخرى المعدة والمستخدمه حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها، إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي والزى الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية لأغراض الحجز وإصدار التذاكر وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعنية ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعنية دون مقابل.

٢- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة بشرط:

أ. إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من قبل أو باسم مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر؛

ب. بقائها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم؛ أو

ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مع كونها معدة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛

سواء استخدمت أو استهلكت هذه المواد كلياً أو جزئياً ضمن الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أو لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

٣- لا يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

٤- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ٧

تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

١- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.

٢- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد المذكور وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.

٣- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

٤- يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية ومراقبة المخدرات. وتغفى مثل هذه الامتعة والبضائع من الرسوم الجمركية وضرائب الاستهلاك والضرائب والرسوم الوطنية و / أو المحلية الأخرى.

المادة ٨

المشاركة بالرمز

١- يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل بحرية في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.

٢- قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسئول عن المسؤولية المدنية والأمور المتعلقة بالمسافرين والأمن والسلامة والتسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.

٣- توافق سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي و/ أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.

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

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

المادة ٩

شهادات الكفاءة الجوية والصلاحية للطيران

١- تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين التي لا زالت سارية المفعول تعتبر صالحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم دائماً إصدارها أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

٢- يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

٣- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة ٢ من المادة ١٠، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة ١٨ من هذه الاتفاقية، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتطبيق الفقرة ١ من المادة ٤ من هذه الاتفاقية.

المادة ١٠

السلامة

١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٢- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة في ذلك الوقت. ، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال خمسة عشرة (١٥) يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق الفقرة ١ من المادة ٤ من هذه الاتفاقية.

٣- تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغيلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعدات (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

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

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

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

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة ٣٣ من المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

٥- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة ٤ من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

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

٧- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً لل فقرات ٢ أو ٦ من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

المادة ١١

رسوم الاستخدام

١- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسؤولة لديه أو التي يسمح بفرضها بواسطة أجهزة فرض رسومه المختصة على مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى، هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي الأخرى لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.

٢- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى تقدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى بذلك من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تقدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.

٣- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء مشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعنية التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعنية، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة ١٢

أمن الطيران

١- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

٢- ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر عام ١٩٦٣، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر عام ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧١ وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧١، والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٤ فبراير عام ١٩٨٨، وأية اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني وتصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٣- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيتها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

٤- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.

٥- يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة حسب ما ينطبق منها على الطرفين المتعاقدين.

٦- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٤ من هذه المادة والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.

٧- على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

٨- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

٩- يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخل غير مشروع والتي هبطت على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركبائها وطواقمها.

١٠- عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (١٥) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة ١ من المادة ٤ من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة ١ من المادة ٤ من هذه الاتفاقية قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (١٥) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتنفيذ بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة ١٣

النشاطات التجارية

١- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.

٢- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

٣- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعنية وبحسب اختيارها توفير احتياجاتها للجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة ٢ من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت، شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في ذلك الطرف المتعاقد.

٤- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة و/أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر.

٥- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.

٦- يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تطبيق مبادئ السلوك المحددة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني لتنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي داخل إقليمه، بما يتفق مع اللوائح والالتزامات الأخرى ذات الصلة فيما يتعلق بأنظمة الحجز الآلي.

٧- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بإجراءاتها الخاصة بالمناولة الأرضية من حيث عمليات التدقيق للركاب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة هبوط أو إقلاع الطائرة ويخضع فقط للقيود التي تفرضها متطلبات السلامة في المطار والأمن والبنية التحتية للمطار. وعندما تحول اعتبارات السلامة والأمن دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، تتاح خدمات المناولة الأرضية دون تفضيل أو تمييز لأي مؤسسة نقل جوي تقدم خدمات جوية دولية مشابهة.

٨- على أساس تبادلي وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة، يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تختار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أي وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمعتمدين لدى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من أجل توفير خدمات المناولة جزئياً أو كلياً.

٩- فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي، يسمح للخط أو الخطوط الجوية المعينة والمزودين غير المباشرين للشحن الجوي للطرفين المتعاقدين بنقل البضائع دون قيود، واستخدام أي نقل سطحي لشحنات جوية من أو إلى نقاط في أقاليم الأطراف المتعاقدة أو في بلدان ثالثة بما

في ذلك النقل من وإلى جميع المطارات والمرافق الجمركية ، بما في ذلك ، حيثما ينطبق ذلك ، الحق في نقل الشحن الجوي بسند تعويض الجمارك بموجب القوانين واللوائح المعمول بها. وسواءً كان هذا الشحن الجوي يتحرك عن طريق السطح أو عن طريق الجو، يجب أن يتمكن من الوصول إلى جمارك المطار ومرافق المعالجة . وقد تختار شركة الطيران المعنية أداء النقل السطحي الخاص بها أو أن توفره من خلال ترتيبات مع ناقلات سطحية أخرى ، بما في ذلك النقل السطحي الذي تشغله شركات الطيران الأخرى والمزودون غير المباشرين للشحن الجوي. مثل هذه الشحنات متعددة الوسائط قد يتم تقديم خدمات الشحن لها بسعر واحد من أجل النقل الجوي والسطحي معاً ، بشرط ألا يتم تضليل الشاحنين فيما يتعلق بالوقائع المتعلقة بهذا النقل.

١٠- فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي ، يُسمح لخطوط الطيران المعنية (الخطوط الجوية المعنية) لكل طرف متعاقد بحفظ خدمات نقل الركاب باسمه الخاص ، من خلال ترتيبات تعاونية مع موفري النقل السطحي الذين يملكون السلطة المناسبة لتوفير النقل السطحي من وإلى أي نقاط في أقاليم الأطراف المتعاقدة وما بعدها. لا يخضع مقدمو خدمات النقل السطحي للقوانين واللوائح التي تحكم النقل الجوي على أساس أن هذا النقل السطحي يتم عقده من قبل شركة الخطوط الجوية تحت اسمها الخاص. يمكن تقديم هذه الخدمات متعددة الوسائط بسعر واحد من خلال النقل الجوي والسطحي معاً ، شريطة عدم تضليل المسافرين فيما يتعلق بالوقائع المتعلقة بهذا النقل. يحق لمقدمي خدمات النقل السطحي أن يقرروا ما إذا كانوا سيدخلون في الترتيبات التعاونية المشار إليها أعلاه. عند اتخاذ قرار بشأن أي ترتيب معين ، قد ينظر مقدمو خدمات النقل السطحي ، ضمن أمور أخرى ، في مصلحة المستهلك والقيود الفنية والاقتصادية والفراغية والقدرات.

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

المادة ١٤

تحويل الإيرادات

١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر

من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات (بما في ذلك الفوائد المكتسبة على مبالغ مودعة تنتظر التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية. وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية، تتم هذه التحويلات على أساس أسعار الصرف السائدة للمدفوعات الجارية.

٢- إذا فرض الطرف المتعاقد قيوداً على تحويل الفائض من المتحصلات على النفقات من قبل الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر، يكون للطرف المتعاقد الآخر الحق في فرض قيود متبادلة على الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الأول.

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

المادة ١٥

الموافقة على جداول الرحلات

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

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

المادة ١٦

التعريفات

١- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد التعريفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي

المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيتها.

٢- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل مسبق للتعرفة التي تريد مؤسسات النقل الجوي المعينة لكلي الطرفين تقاضيتها من وإلى إقليمه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين ٣٠ يوماً على الأكثر. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعينة باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعريفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

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

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

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

ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بدون مبرر أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛ و

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من الأسعار المنخفضة المصطنعة.

٥- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها لها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة ٤ من هذه المادة، جاز له أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطاره بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى ٣٠ يوماً بعد

استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ حل معلل حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار بعدم الرضي، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك .

المادة ١٧

تبادل المعلومات

١- على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.

٢- على سلطات الطيران المدني التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذاك الطرف المتعاقد الآخر، حسب ما/عندما تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة ١٨

المشاورات

١- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المرضي، كما يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت التشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية.

٢- مع مراعاة المواد ٤ ، ١٠ و ١٢، تبدأ تلك المشاورات ، التي تجري شفاهة أو كتابة، في غضون ستون (٦٠) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة ١٩

تسوية النزاعات

١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ،يسعى الطرفان المتعاقدان في المقام الاول الى تسوية النزاع بينهما عن طريق التفاوض

٢- إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه.

٣- إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (٣) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له في غضون ستين يوم (٦٠) من تاريخ تسلم طلب الإحالة الى التحكيم . ويقوم المحكمان خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً للهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة ٣٠ يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين المتعاقدين أو المقيمين الدائمين في الأطراف المتعاقدة.

٤- باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد مكان انعقاد الإجراءات وحدود اختصاصها، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فترة أقصاها (٣٠) يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

٥- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال خمسة وأربعين (٤٥) يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال ستون (٦٠) يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال ثلاثون (٣٠) يوماً بعد تاريخ وجوب الرد على مذكرات الطرفين.

٦- تسعى هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال ثلاثون (٣٠) يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون ذلك خلال ثلاثون (٣٠) يوماً من تسليم كلي الطرفين على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

٧- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال خمسة عشرة (١٥) يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال خمسة عشرة (١٥) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٨- يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.

٩- مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم الخاص به وحصة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة ٣ ب من هذه المادة.

١٠- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة ٨ من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم.

المادة ٢٠

تعديل الاتفاقية

١- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقاً لأحكام المادة من هذه الاتفاقية ١٨ من هذه الاتفاقية ويتم

تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ وفقا لاحكام المادة ٢٤ من هذه الاتفاقية.

٢- بغض النظر عن أحكام الفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للسلطات المعنية بالطيران التابعة للأطراف المتعاقدة الموافقة على أي تعديلات على مرفقات هذا الاتفاق. ، وتأكيدا من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية. يبدأ نفاذ هذه التعديلات في تاريخ يحدد في المذكرات الدبلوماسية. لا ينطبق هذا الاستثناء على الفقرة ١ من هذه المادة في حالة إضافة أي حقوق مرور إلى الملحق.

٣- تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة ٢١

تسجيل الاتفاقية

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

المادة ٢٢

قابلية تطبيق هذه الاتفاقية

فيما يتعلق بمملكة هولندا ، تطبق هذه الاتفاقية على سينت مارتن فقط

المادة ٢٣

إنهاء الاتفاقية

١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (١٢) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.

٢- وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (١٤) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة ٢٤

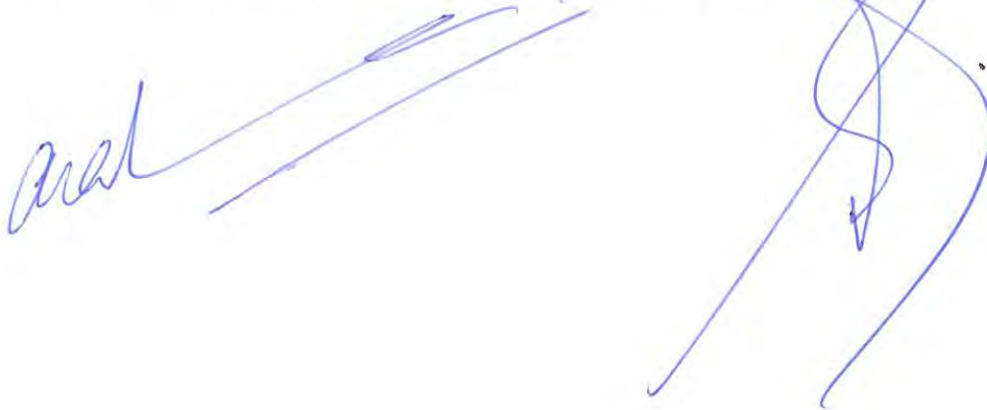
دخول الاتفاقية حيز النفاذ

يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأخير من الشهر الأول الذي يلي تاريخ استلام آخر إخطار كتابي ، عبر القنوات الدبلوماسية، الذي يخطر فيه الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر بأن جميع الإجراءات الداخلية اللازمة لبدء نفاذ الاتفاقية قد اكتملت.

وإثباتاً لما تقدم، قام الموقعان أدناه ، المخولان حسب الأصول من جانب حكوماتهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

تم تحريرها في دبي في هذا اليوم ١٧ من شهر أغسطس عام ٢٠٢١ م بثلاث لغات الإنجليزية والهولندية والعربية، جميع النصوص متساوية وفي حال وجود أي اختلاف يكون النص الإنجليزي هو السائد.

عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة عن حكومة مملكة هولندا بشأن سينت مارتن



الملحق
جدول الطرق

القسم ١:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في سينت مارتن	أي نقاط

القسم ٢:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لسينت مارتن:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في سينت مارتن	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

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

٢- تمارس الناقلات الجوية المعنية من قبل الطرفين عند تشغيلها للخطوط المتفق عليها ولأي نوع من تلك الخدمات (ركاب أو شحن كل على حده أو مجتمعين) حقوق النقل الجوي وفق الحرية الخامسة من/ الى أي نقاط المتوسطة و/ أو نقاط فيما وراء دون أي قيود.

٣- تستبعد هذه الاتفاقية مزاوله أي حق تجاري بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعنية لدولة الامارات العربية المتحد بين سينت مارتن وهولندا (بما في ذلك الجزء الكاريبي من هولندا) ؛ وبين كوراساو وسينت مارتن؛ وبين سينت مارتن وجزيرة أروبا.



United Arab Emirates

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES
AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
IN RESPECT OF SINT MAARTEN,
FOR
AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the United Arab Emirates

and

the Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,

(hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as "the Convention");

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
 - a) "Aeronautical Authority" means, in the case of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority; in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, the Minister of Tourism, Economic Affairs, Traffic and Telecommunication, responsible for Civil Aviation, or, in either case, any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
 - b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the United Arab Emirates and Sint Maarten for the carriage of passengers, baggage and Cargo, including mail, separately or in any combination;
 - c) "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;
 - d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - e) "Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;
 - f) "Cargo" includes mail;
 - g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
 - h) "Designated Airlines" means an Airline or Airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - i) "Nationals" in the case of the UAE means all citizens of the United Arab Emirates and in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, means nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Sint Maarten;
 - j) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and Cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
 - k) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - l) "User Charges" means charges made to Airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and Cargo.

2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.
3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

Article 2
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.

Additionally, the Airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2a) and 2b) of this Article.

3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.
5. The Designated Airline(s) shall have the right to use all available airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

Article 3
Designation and authorization

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more Airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such Airline or to substitute another Airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each Airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing, through diplomatic channels, by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the Airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.
2. Upon receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the Airline(s) designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an Airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations 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 paragraph 2 c) of Article 2 of this Agreement, in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or its nationals.
5. When an Airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

Article 4
Revocation and limitation of operating authorization

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an Airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - a) in the case of failure by that Airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - c) in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or its nationals; or
 - d) in accordance with paragraph 6 of Article 10 of this Agreement; or
 - e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph 2 of Article 10 of this Agreement; or
 - f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of 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 Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18 of this Agreement.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 of this Agreement shall not be prejudiced.

Article 5
Principles governing operation of Agreed Services

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the International Air Services governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

3. There shall be no restriction on the capacity and the frequency and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, Cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the capacity and the frequency it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 6
Customs duties and other charges

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, air waybills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article which are:
 - a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory; or
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services,

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

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

Article 7

Application of national laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the Airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by the airline(s) operating such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that other Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and Cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first-mentioned Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other Airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

Article 8
Codesharing

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

Article 9
Certificates of airworthiness and competency

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid, by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided that such certificates or licenses were always issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates, issued or rendered valid by one Contracting Party, permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under paragraph 2 of Article 10 of this Agreement, request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18 of this Agreement, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement.

Article 10
Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an Airline of one Contracting Party on Air Services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

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

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

Article 11 *User Charges*

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other Airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other Airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

Article 12
Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971; and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and any other convention or protocol on civil aviation security which becomes binding upon both Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 of this Article applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.

7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 1 of Article 4 of this Agreement prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 13
Commercial activities

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other staff and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline(s), be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other Airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall, either directly and/or at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airline(s) shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.
5. The Designated Airline(s) of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.
6. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its Territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.
7. The Designated Airline(s) shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the Territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any Airline engaged in similar International Air Services.
8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (7) of this Article, each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.
9. In connection with international air transportation, the Designated Airline(s) and indirect providers of air Cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air Cargo to or from points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air Cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air Cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air Cargo transportation. Such intermodal Cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

10. In connection with international air transportation, the Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the Territories of the Contracting Parties and beyond. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an Airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.
11. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

Article 14
Transfer of funds

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

Article 15
Approval of timetables

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

Article 16
Tariffs

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

Article 17
Exchange of information

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

Article 18
Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 4, 10 and 12 of this Agreement, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 19
Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body for mediation.

3. If the Contracting Parties do not agree to mediation, or if a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) within sixty (60) days from the date of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third state, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within sixty (60) days of the appointment of the second;
 - b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is a national of one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the Contracting Parties.
4. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.
5. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
8. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.
9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 3b) of this Article.

10. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph 8 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 20
Amendment of this Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon by the Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement and shall be effected by an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 of this Agreement.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes. Such amendments shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the Annex.
3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

Article 21
Registration

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

Article 22
Applicability of this Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Sint Maarten only.

Article 23
Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 24
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for the entry into force of this Agreement have been completed.

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

DONE at Dubai on this 17th day of August of the year 2021, in duplicate, in the English, Dutch and Arabic languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

THE GOVERNMENT OF THE
UNITED ARAB EMIRATES



THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM
OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF
SINT MAARTEN



ANNEX ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the United Arab Emirates

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the UAE	Any Points	Any Points in Sint Maarten	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Sint Maarten

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Sint Maarten	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airlines of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the Territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that Territory; serve points within the Territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airlines of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, Cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate and/or beyond point(s) without any restriction whatsoever.
3. This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by United Arab Emirates Designated Airlines between Sint Maarten and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands); Sint Maarten and Curaçao; and Sint Maarten and Aruba.



United Arab Emirates

VERDRAG

TUSSEN

DE REGERING VAN DE VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN

EN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

TEN BEHOEVE VAN SINT MAARTEN,

INZAKE

LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN VIA

HUN ONDERSCHIEDEN GRONDGEBIEDEN

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,

en

de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten (hierna te noemen de "verdragsluitende partijen");

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944 (hierna te noemen te noemen "het Verdrag van Chicago");

Geleid door de wens een verdrag te sluiten, in overeenstemming met en ter aanvulling van het voornoemde Verdrag van Chicago, ten behoeve van het instellen en exploiteren van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Erkennend het belang van luchtvervoer als middel om vriendschap, begrip en samenwerking tussen de volkeren van beide landen tot stand te brengen en te bevorderen;

Geleid door de wens de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationaal luchtvervoer te vergemakkelijken;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1
Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij de context anders vereist:
 - a. wordt onder "luchtvaartautoriteit" verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, betreft, de minister van Toerisme, Economische Zaken, Vervoer en Telecommunicatie, verantwoordelijk voor burgerluchtvaart; wat de Verenigde Arabische Emiraten betreft, de Algemene Burgerluchtvaartautoriteit; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen waar dit Verdrag betrekking op heeft;
 - b. wordt onder "overeengekomen diensten" verstaan geregelde internationale luchtdiensten tussen en via de onderscheiden grondgebieden van Sint Maarten en de Verenigde Arabische Emiraten voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd;
 - c. wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij opgesteld voor de toepassing ervan, alsmede elke wijziging van het Verdrag of van de Bijlage;
 - d. hebben "luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij", "internationale luchtdienst" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. omvat de "Bijlage" de routetabel die als bijlage bij het Verdrag is gevoegd en alle clausules of noten die in deze Bijlage zijn vervat alsmede elke wijziging daarvan gedaan in overeenstemming met de bepalingen van artikel 20 van dit Verdrag;
 - f. wordt onder "vracht" tevens post begrepen;
 - g. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van: i. elke overeenkomstig artikel 94, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago in werking getreden wijziging die door beide verdragsluitende partijen is bekrachtigd; en ii. elke overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlage of elke wijziging daarvan, voor zover die Bijlage of wijziging op enig moment van kracht is voor beide verdragsluitende partijen;
 - h. wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappijen" verstaan een luchtvaartmaatschappij die is of luchtvaartmaatschappijen die zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;
 - i. wordt onder "onderdanen" verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, betreft, onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die officieel bij de burgerlijke stand van Sint Maarten als lokale inwoner met de Nederlandse nationaliteit zijn ingeschreven en, wat de VAE betreft, alle onderdanen van de Verenigde Arabische Emiraten;
 - j. wordt onder "tarieven" verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, evenwel met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;
 - k. heeft "grondgebied" met betrekking tot een staat de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;

1. wordt onder "gebruikersheffingen" verstaan heffingen die door de bevoegde autoriteiten worden opgelegd of mogen worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthavenvoorzieningen of -eigendommen en/of van luchtvaartvoorzieningen, met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers, bagage en vracht.
2. De Bijlage bij dit Verdrag maakt een integrerend onderdeel daarvan uit.
3. Bij de uitvoering van dit Verdrag handelen de verdragsluitende partijen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago, voor zover deze bepalingen betrekking hebben op internationale luchtdiensten.

Artikel 2
Verlening van rechten

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij de in dit Verdrag omschreven rechten teneinde haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen de overeengekomen diensten in te stellen en te exploiteren.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij genieten de volgende rechten:
 - a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te vliegen;
 - b. het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
 - c. het recht te landen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ten behoeve van het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage en vracht, afzonderlijk of gecombineerd, terwijl zij de overeengekomen diensten exploiteren.

Bovendien geniet(en) de luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 van dit Verdrag, de rechten die omschreven zijn in het tweede lid, onderdelen a en b, van dit artikel.

3. Niets in dit artikel wordt geacht een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij tegen vergoeding of beloning passagiers, bagage en vracht op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij.
4. Indien vanwege een gewapend conflict, politieke strubbelingen of ontwikkelingen of bijzondere en ongewone omstandigheden een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij niet in staat is een dienst op haar normale route te exploiteren, stelt de andere verdragsluitende partij alles in het werk om de voortgaande exploitatie van een dergelijke dienst te vergemakkelijken door een passende tijdelijke aanpassing van routes, zoals gezamenlijk overeen te komen door de verdragsluitende partijen.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) heeft (hebben) het recht gebruik te maken van alle beschikbare luchtwegen, luchthavens en overige faciliteiten die door de verdragsluitende partijen op basis van non-discriminatie worden aangeboden.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteit van elke verdragsluitende partij heeft het recht een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten en de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken of te veranderen of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij. In een dergelijke aanwijzing kan de reikwijdte zijn gespecificeerd van de vergunning die aan elke luchtvaartmaatschappij is verleend met betrekking tot de exploitatie van de overeengekomen diensten. Aanwijzingen en veranderingen daarvan worden schriftelijk langs diplomatieke weg door de luchtvaartautoriteit van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen ter kennis gebracht van de luchtvaartautoriteit van de andere verdragsluitende partij.
2. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing, vervanging of wijziging daarvan en van de aanvraag van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven, verleent de andere verdragsluitende partij, met inachtneming van de bepalingen van het derde en vierde lid van dit artikel, de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) onverwijld de desbetreffende exploitatievergunningen.
3. De luchtvaartautoriteit van de ene verdragsluitende partij kan van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij verlangen te bewijzen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wetten en voorschriften die door deze autoriteit gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.
4. Elke verdragsluitende partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunningen te weigeren of hieraan de voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk acht voor de uitoefening door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel 2, tweede lid, onderdeel c, van dit Verdrag bedoelde rechten, in elk geval waarin zij er niet van overtuigd is dat een wezenlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen, met inachtneming van een eventuele bijzondere overeenkomst tussen de verdragsluitende partijen.
5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en gemachtigd kan zij op elk moment, geheel of gedeeltelijk, beginnen met de exploitatie van de overeengekomen diensten, op voorwaarde dat er een dienstregeling is vastgesteld in overeenstemming met artikel 15 van dit Verdrag met betrekking tot deze

diensten.

Artikel 4

Intrekking en beperking van exploitatievergunningen

1. De luchtvaartautoriteit van elke verdragsluitende partij heeft, met betrekking tot een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag vermelde rechten te schorsen of hieraan de door haar nodig geachte voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent:
 - a. ingeval deze luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften na te leven die de luchtvaartautoriteit van de verdragsluitende partij die deze rechten in overeenstemming met het Verdrag van Chicago heeft toegekend gewoonlijk en redelijkerwijze toepast; of
 - b. ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden; of
 - c. in elk geval waarin zij er niet van overtuigd is dat een wezenlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen, met inachtneming van een eventuele bijzondere overeenkomst tussen de verdragsluitende partijen; of
 - d. in overeenstemming met het zesde lid van artikel 10 van dit Verdrag; of
 - e. ingeval de andere verdragsluitende partij nalaat passende maatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren in overeenstemming met het tweede lid van artikel 10 van dit Verdrag; of
 - f. in elk geval waarin de andere verdragsluitende partij nalaat te voldoen aan enig besluit of enige bepaling die voortvloeit uit de toepassing van artikel 19 van dit Verdrag.
2. Tenzij onmiddellijke intrekking, schorsing of oplegging van de voorwaarden genoemd in het eerste lid van dit artikel essentieel is om verdere inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen, worden dergelijke rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteit van de andere verdragsluitende partij, zoals voorzien in artikel 18 van dit Verdrag.
3. Maatregelen die de ene verdragsluitende partij ingevolge dit artikel mocht nemen, laten de rechten van de andere verdragsluitende partij ingevolge artikel 19 van dit Verdrag onverlet.

Artikel 5

Beginnelsen met betrekking tot de exploitatie van overeengekomen diensten

1. Elke verdragsluitende partij staat op basis van wederkerigheid toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen vrijelijk in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke verdragsluitende partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht

ter bestrijding van alle vormen van discriminatie en concurrentiebelemmerende of markt ondermijnende praktijken bij de uitoefening van de rechten en aanspraken vervat in dit Verdrag.

3. Er zijn geen beperkingen ten aanzien van de capaciteit en frequentie en/of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen te exploiteren luchtvaartuigen bij elk type dienst (passagiers, vracht, afzonderlijk of gecombineerd). Het is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toegestaan de capaciteit en frequentie van haar overeengekomen diensten te bepalen.
4. Geen van de verdragsluitende partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie, de regelmaat van een dienst of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege vereisten op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
5. Geen van de verdragsluitende partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij een verplichting tot voorrangsverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet zou stroken met de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 6

Douanerechten en andere heffingen

1. Elke verdragsluitende partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij vrij van importbeperkingen, douanerechten, directe of indirecte belastingen, inspectiekosten en alle andere nationale en/of lokale belastingen en heffingen op luchtvaartuigen alsmede hun normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen, onderhouds- en vliegtuiggereedschappen, technische voorraden, reserveonderdelen waaronder motoren, boordproviand, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, etenswaren, dranken, tabaksartikelen, alsmede overige producten bestemd voor de verkoop aan passagiers of voor het consumeren daarvan tijdens de vlucht en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of verbruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen die door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij worden gebruikt bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, personeelsuniformen, computers en ticketprinters die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden gebruikt voor reserveringen en ticketuitgifte, drukwerk waarop het embleem van de aangewezen luchtvaartmaatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.
2. De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen:

- a. die door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zijn binnengebracht;
- b. die aan boord blijven van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij tussen de aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en het vertrek daaruit en/of die tijdens de vlucht over dat grondgebied worden verbruikt; of
- c. die aan boord worden genomen van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten,

ongeacht of dergelijke goederen geheel of gedeeltelijk worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de verdragsluitende partij die de vrijstelling verleent, mits dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij worden vervoerd.

- 3. Normale boorduitrustingsstukken alsmede de materialen, voorraden en verbruiksvoorraden die gewoonlijk aan boord blijven van het luchtvaartuig gebruikt door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de verdragsluitende partijen, mogen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die andere verdragsluitende partij. In een dergelijk geval zijn op dergelijke uitrustingsstukken en goederen de in het eerste lid van dit artikel voorziene vrijstellingen van toepassing, met dien verstande dat deze uitrustingsstukken en goederen onder het toezicht van voornoemde autoriteiten kunnen worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.
- 4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar in situaties waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de verdragsluitende partijen met (een) andere luchtvaartmaatschappij(en) regelingen zijn aangegaan voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de normale uitrustingsstukken en de overige in het eerste lid van dit artikel bedoelde goederen, mits de andere luchtvaartmaatschappij dezelfde vrijstelling(en) geniet van de andere verdragsluitende partij.

Artikel 7

Toepassing van nationale wetten en voorschriften

- 1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de toelating tot, het verblijf op of het vertrek vanuit haar grondgebied van luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen die zich op haar grondgebied bevinden, worden, zonder onderscheid naar nationaliteit op dezelfde wijze toegepast op luchtvaartuigen geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij als op haar eigen luchtvaartuigen en worden door de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) nageleefd wanneer deze luchtvaartuigen op het grondgebied van die andere

verdragsluitende partij binnenkomen, erop verblijven en het verlaten.

2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij inzake de toelating tot, het verblijf op of het vertrek vanuit haar grondgebied van passagiers, bagage, bemanning en vracht aan boord van luchtvaartuigen, zoals voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inkleding, veiligheid van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid, quarantaine en sanitaire maatregelen of, in het geval van post, postwetten en postale voorschriften, worden nageleefd door of namens deze passagiers, bagage, bemanning en vracht wanneer zij op het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij binnenkomen, erop verblijven en het verlaten.
3. Geen van de verdragsluitende partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij(en) begunstigen ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij bij de toepassing van de wetten en voorschriften zoals bedoeld in dit artikel.
4. Passagiers, bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zones van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld, luchtpiraterij en narcotica betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Dergelijke bagage en vracht zijn vrijgesteld van douanerechten, accijnzen en andere soortgelijke nationale en/of lokale kosten en heffingen.

Artikel 8 *Codesharing*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide verdragsluitende partijen kunnen, hetzij als verkopende luchtvaartmaatschappij, hetzij als exploiterende luchtvaartmaatschappij, vrijelijk samenwerkingsovereenkomsten op het gebied van de verkoop aangaan, met inbegrip van maar niet beperkt tot vast af te nemen plaatsen en/of codesharingregelingen (met inbegrip van codesharingregelingen met derde landen), met elke andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen.
2. Alvorens codesharingdiensten te verzorgen, komen de codesharingpartners overeen welke partij verantwoordelijk is ter zake van de aansprakelijkheid en wat betreft consumentenaangelegenheden, beveiliging, veiligheid en facilitatie. De regeling waarin deze voorwaarden zijn opgenomen wordt ingediend bij beide luchtvaartautoriteiten alvorens de codesharingregelingen ten uitvoer worden gelegd.
3. Dergelijke regelingen worden door de betrokken luchtvaartautoriteiten aanvaard, mits alle bij deze regelingen betrokken luchtvaartmaatschappijen over de onderliggende verkeersrechten en/of vergunningen beschikken.
4. In het geval van een codesharingregeling maakt de verkopende luchtvaartmaatschappij ten aanzien van elk door haar verkocht ticket aan de koper op de plaats van verkoop duidelijk welke luchtvaartmaatschappij welke sector van

de dienst feitelijk verzorgt en met welke luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de koper een contractuele verbintenis aangaat.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij kunnen ook codesharingdiensten aanbieden tussen elk punt of alle punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, op voorwaarde dat deze diensten worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij.

Artikel 9

Bewijzen van luchtwaardigheid en bevoegdheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene verdragsluitende partij zijn uitgereikt of geldig zijn verklaard en nog van kracht zijn, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits deze bewijzen of vergunningen altijd werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en in overeenstemming met de minimumnormen vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.
2. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere verdragsluitende partij.
3. Indien de voorrechten of voorwaarden van de vergunningen of bewijzen, afgegeven of geldig verklaard door een verdragsluitende partij een afwijking toestaan van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde normen, ongeacht of deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kan de luchtvaartautoriteit van andere verdragsluitende partij, onverminderd de rechten van de eerstgenoemde verdragsluitende partij ingevolge het tweede lid van artikel 10 van dit Verdrag, verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteit van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 18 van dit Verdrag, teneinde zich ervan te vergewissen dat het gebruik in kwestie voor haar aanvaardbaar is. Indien zij er niet in slagen tot een bevredigende oplossing te komen, kan dit een grond vormen voor de toepassing van het eerste lid van artikel 4 van dit Verdrag.

Artikel 10

Veiligheid

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.
2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere

verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van het eerste lid van artikel 4 van dit Verdrag.

3. Overeengekomen wordt dat elk luchtvaartuig dat door een luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij wordt gebruikt voor luchtdiensten naar of vanuit het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig, om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (in dit artikel aangeduid als "platforminspectie"), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.
4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:
 - a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
 - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd,

staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke het bewijs of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.
6. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

Artikel 11 *Gebruikersheffingen*

1. Elke verdragsluitende partij stelt al het mogelijke in het werk om te waarborgen dat de gebruikersheffingen die door haar bevoegde inningslichamen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij worden of kunnen worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen rechtvaardig en redelijk zijn. Deze heffingen dienen gebaseerd te zijn op gedegen economische beginselen en dienen niet hoger te zijn dan de heffingen die door andere luchtvaartmaatschappijen voor dergelijke diensten worden betaald.
2. Wat betreft gebruikersheffingen begunstigt geen van de verdragsluitende partijen haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij(en) die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert (uitvoeren) en legt geen hogere gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij dan die worden opgelegd aan haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert (uitvoeren) met soortgelijke luchtvaartuigen en daarmee verband houdende voorzieningen en diensten.
3. Elke verdragsluitende partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsinstanties op haar grondgebied en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen. Deze gebruikers worden binnen een redelijke termijn in kennis gesteld van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen, tezamen met relevante ondersteunende informatie en gegevens, zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de heffingen worden herzien.

Artikel 12 *Beveiliging van de luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag.
2. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de verdragsluitende partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23

september 1971 en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, tot aanvulling van het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart dat voor beide verdragsluitende partijen bindend wordt.

3. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere relevante bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
4. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze bepalingen inzake beveiliging van toepassing zijn op de verdragsluitende partijen.
5. Daarnaast verlangen de verdragsluitende partijen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of exploitanten van luchtvaartuigen die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of zijn gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart die op de verdragsluitende partijen van toepassing zijn.
6. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het vierde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere verdragsluitende partij worden toegepast voor binnenkomst op, vertrek vanuit of verblijf op het grondgebied van die andere partij.
7. Elke verdragsluitende partij waarborgt dat op haar grondgebied maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en passagiers, bemanning en handbagage te controleren en dat bagage, vracht en proviand vóór het aan boord gaan of het laden worden onderworpen aan passende veiligheidscontroles. Elke verdragsluitende partij neemt tevens elk verzoek van de andere verdragsluitende partij om binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
8. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een dergelijk luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico's voor mensenlevens een einde te maken aan een

dergelijk incident of dergelijke dreiging.

9. Elke verdragsluitende partij neemt de maatregelen die zij mogelijk acht om te waarborgen dat een luchtvaartuig van de andere verdragsluitende partij dat getroffen wordt door een gedraging van het wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging dat op haar grondgebied geland is aan de grond wordt gehouden tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht de levens van haar passagiers en bemanningsleden te beschermen.
10. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de luchtvaartautoriteit van de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteit van de andere verdragsluitende partij. Indien er binnen vijftien (15) dagen na de datum van een dergelijk verzoek geen bevredigende oplossing is bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van het eerste lid van artikel 4 van dit Verdrag. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval, kan een verdragsluitende partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen uit hoofde van het eerste lid van artikel 4 van dit Verdrag. Maatregelen die in overeenstemming met dit lid zijn genomen, worden beëindigd zodra de andere verdragsluitende partij de beveiligingsbepalingen van dit artikel naleeft.

Artikel 13 *Commerciële activiteiten*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ten behoeve van de bevordering van luchtvervoer en de verkoop van vervoersdocumenten alsmede andere aanvullende producten en voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer.
2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide verdragsluitende partijen toegestaan hun in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel alsmede verkoopmedewerkers, overige personeelsleden en vertegenwoordigers, te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.
3. In deze behoefte aan personeelsleden en vertegenwoordigers, zoals genoemd in het tweede lid van dit artikel, kan naar keuze van de luchtvaartmaatschappij(en) worden voorzien door haar eigen personeel van elke nationaliteit of door gebruikmaking van de diensten van een andere luchtvaartmaatschappij, organisatie of onderneming die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verrichten op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij.
4. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht zich rechtstreeks en/of naar (haar) hun goeddunken, via agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende

producten en voorzieningen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij. Hiertoe heeft (hebben) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) het recht gebruik te maken van haar (hun) eigen vervoersdocumenten. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht dit vervoer en bijkomende producten en voorzieningen in lokale of elke vrij inwisselbare valuta te verkopen en het staat iedere persoon vrij deze te kopen.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht lokale uitgaven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te betalen in lokale valuta of, mits dit in overeenstemming is met de lokale valutavoorschriften, in elke vrij inwisselbare valuta.
6. Elke verdragsluitende partij past de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgestelde gedragscode toe voor de regelgeving inzake en exploitatie van geautomatiseerde boekingssystemen op haar grondgebied, overeenkomstig andere van toepassing zijnde voorschriften en verplichtingen voor geautomatiseerde boekingssystemen.
7. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) heeft (hebben) het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij haar (hun) eigen gronddiensten te verrichten bij het inchecken van passagiers. Dit recht omvat niet de gronddiensten aan de luchtzijde en is slechts onderworpen aan beperkingen die het gevolg zijn van vereisten op het gebied van luchthavenveiligheid, -beveiliging en -infrastructuur. Wanneer veiligheids- en beveiligingsoverwegingen het uitoefenen van het in dit lid genoemde recht uitsluiten, worden dergelijke gronddiensten zonder voorkeur of onderscheid beschikbaar gesteld aan elke luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.
8. Op basis van wederkerigheid en in aanvulling op het uit hoofde van het zevende lid van dit artikel toegekende recht, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij elke agent te selecteren uit de concurrerende agenten die door de bevoegde autoriteiten van die andere verdragsluitende partij gemachtigd zijn alle of een deel van de gronddiensten te verrichten.
9. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor luchtvracht naar of vanuit punten op de grondgebieden van de verdragsluitende partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht luchtvracht onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze luchtvracht, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht wordt vervoerd, wordt toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen een

allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

10. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij toegestaan in verband met internationaal luchtvervoer passagiersdiensten onder eigen naam aan te bieden door middel van samenwerkingsregelingen met vervoerders over land en/of water die over de juiste machtiging beschikken om dergelijk vervoer over land en/of water te verrichten naar of vanuit punten op de grondgebieden van de verdragsluitende partijen en verder. Aanbieders van vervoer over land en/of water zijn niet onderworpen aan de wetten en voorschriften die van toepassing zijn op luchtvervoer enkel vanwege het feit dat dit vervoer over land en/of water door een luchtvaartmaatschappij onder eigen naam wordt aangeboden. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de passagiers niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer. Het staat aanbieders van vervoer over land en/of water vrij naar eigen goeddunken te beslissen of zij de bovenbedoelde samenwerkingsregelingen willen aangaan. Bij de beslissing een bepaalde samenwerkingsregeling aan te gaan kunnen aanbieders van vervoer over land en/of water onder andere rekening houden met consumentenbelangen en beperkingen op het gebied van techniek, economie, ruimte of capaciteit.
11. Alle bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

Artikel 14 *Overmaking van gelden*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij het recht het batig saldo van de inkomsten en uitgaven die door dergelijke luchtvaartmaatschappijen op haar grondgebied worden verdiend in verband met de verkoop van luchtvervoer, overige bijkomende producten en diensten alsmede de handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen (met inbegrip van rente over inkomsten die in afwachting van overmaking in deposito worden gegeven) vrijelijk over te maken. Deze overmakingen geschieden in elke vrij inwisselbare valuta in overeenstemming met de van toepassing zijnde regelgeving inzake valutatransacties van de verdragsluitende partij op het grondgebied waarvan de inkomsten zijn behaald. Deze overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoers of indien er geen officiële wisselkoers is, op basis van de op de dag van overmaking geldende marktwisselkoers.
2. Indien een verdragsluitende partij beperkingen oplegt aan de overmaking van het batig saldo van de inkomsten en uitgaven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, heeft laatstbedoelde het recht op basis van wederkerigheid beperkingen op te leggen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de eerstgenoemde verdragsluitende partij.

3. Indien er een bijzondere overeenkomst is tussen de verdragsluitende partijen ter vermijding van dubbele belasting, of indien er een bijzondere overeenkomst is inzake de overmaking van gelden tussen de twee verdragsluitende partijen, heeft een dergelijke overeenkomst voorrang.

Artikel 15

Goedkeuring van dienstregelingen

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij dient (dienen) voor aanvang van de exploitatie van haar (hun) diensten haar (hun) voorgenomen dienstregeling, onder vermelding van de frequentie, het type luchtvaartuig en de geldigheidsduur, ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteit van de andere verdragsluitende partij. Dit vereiste is eveneens van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.
2. Indien een aangewezen luchtvaartmaatschappij ad-hoc vluchten wil uitvoeren in aanvulling op de vluchten vermeld in de goedgekeurde dienstregelingen, dient deze luchtvaartmaatschappij voorafgaand toestemming te vragen aan de luchtvaartautoriteit van de betreffende verdragsluitende partij, die dit verzoek in positieve en welwillende overweging neemt.

Artikel 16

Tarieven

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven vaststelt. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dat zij andere luchtvaartmaatschappijen raadplegen over de tarieven die zij in rekening brengen of voorstellen in rekening te brengen.
2. Elke verdragsluitende partij kan verlangen dat de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen worden berekend voor vluchten naar of vanuit haar grondgebied vooraf bij haar luchtvaartautoriteiten worden ingediend. Deze indiening door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kan ten hoogste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang worden verlangd. In afzonderlijke gevallen kan indiening binnen een kortere termijn dan gewoonlijk wordt verlangd, worden toegestaan. Indien een verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij toestaat een tarief op korte termijn in te dienen, treedt het tarief in werking op de voorgestelde datum voor verkeer afkomstig uit het grondgebied van die verdragsluitende partij.
3. Tenzij anderszins in dit artikel wordt voorzien, neemt geen van de verdragsluitende partijen unilaterale maatregelen ter voorkoming van het invoeren of handhaven van een tarief dat wordt voorgesteld te worden berekend of dat wordt berekend door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij ten behoeve van internationaal luchtvervoer.
4. Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen is beperkt tot:

- a. het voorkomen van tarieven waarvan de toepassing concurrentiebeperkend gedrag vormt dat een concurrent ontwricht of buiten een route houdt, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg heeft of ten doel heeft;
 - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
 - c. het beschermen van aangewezen luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn.
5. Wanneer een verdragsluitende partij van mening is dat een tarief dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij voorstelt in rekening te brengen voor internationaal luchtvervoer onverenigbaar is met overwegingen vervat in het vierde lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de verdragsluitende partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een beredeneerde oplossing van de kwestie. Indien de verdragsluitende partijen overeenstemming bereiken over een tarief waarover kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke verdragsluitende partij al het mogelijke in het werk om deze afspraak na te komen. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming daarentegen blijft het bestaande tarief van kracht.

Artikel 17 *Uitwisseling van informatie*

1. De luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen wisselen zo spoedig mogelijk informatie uit over de huidige vergunningen die aan hun respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn afgegeven voor het verzorgen van diensten naar, via en vanaf het grondgebied van de andere verdragsluitende partij. Deze informatie omvat onder meer afschriften van huidige bewijzen en vergunningen voor diensten op de voorgestelde routes, tezamen met wijzigingen of vrijstellingen.
2. De luchtvaartautoriteiten van de ene verdragsluitende partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, op hun verzoek, de periodieke of andere statistische gegevens over verkeer dat vertrekt van of wordt afgehandeld op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij die redelijkerwijs vereist kunnen zijn.

Artikel 18 *Overleg*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd, en elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de tenuitvoerlegging, uitlegging, toepassing of wijziging van dit Verdrag.
2. Met inachtneming van de artikelen 4, 10 en 12 van dit Verdrag begint een dergelijk overleg, dat in de vorm van een gesprek of correspondentie kan plaatsvinden,

binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek, tenzij beide verdragsluitende partijen anderszins overeenkomen.

Artikel 19
Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen hun geschil in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandelingen.
2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie ten behoeve van bemiddeling.
3. Indien de verdragsluitende partijen niet instemmen met bemiddeling, of indien het geschil niet door middel van onderhandelingen wordt geregeld, wordt het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing voorgelegd aan een gerecht van drie (3) scheidsmannen, dat als volgt wordt samengesteld:
 - a. binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke verdragsluitende partij een lid van het scheidsgerecht. Een onderdaan van een derde staat, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden, wordt door de twee benoemde scheidsmannen voorgedragen als derde scheidsman binnen zestig (60) dagen na de benoeming van de tweede scheidsman;
 - b. indien er binnen de boven gestelde tijd geen benoeming heeft plaatsgevonden, kan elk van de verdragsluitende partijen de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de noodzakelijke benoeming binnen dertig (30) dagen te verrichten. Indien de President de nationaliteit van een van de partijen bezit, dient de Vicepresident met de hoogste anciënniteit die niet op diezelfde grond is uitgesloten de benoeming te verrichten. In dat geval dient de scheidsman of dienen de scheidsmannen die door voornoemde President of Vicepresident, naargelang van het geval, wordt of worden benoemd geen onderdanen of permanent ingezetenen van de verdragsluitende partijen zijn.
4. Uitgezonderd zoals hierna voorzien in dit artikel of anderszins door de verdragsluitende partijen overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht waar de procedure zal plaatsvinden alsmede de grenzen van zijn rechtsbevoegdheid in overeenstemming met dit Verdrag. Het scheidsgerecht stelt zijn eigen procedureregels vast. Uiterlijk dertig (30) dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht vindt een bespreking plaats teneinde vast te stellen welke kwesties precies aan arbitrage worden onderworpen.
5. Tenzij anderszins door de verdragsluitende partijen overeengekomen of door het scheidsgerecht voorgeschreven brengt elke verdragsluitende partij verslag uit binnen vijfenveertig (45) dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht. De antwoorden dienen uiterlijk zestig (60) dagen daarna te worden ontvangen. Het scheidsgerecht houdt een zitting op verzoek van een van de

verdragsluitende partijen of, op eigen initiatief, binnen dertig (30) dagen na afloop van de termijn voor de ontvangst van de antwoorden.

6. Het scheidsgerecht zal trachten schriftelijk uitspraak te doen binnen dertig (30) dagen na het afsluiten van de zitting, of, indien geen zitting plaatsvindt, dertig (30) dagen na het indienen van beide antwoorden. Er wordt beslist bij meerderheid van stemmen.
7. Binnen vijftien (15) dagen na het ontvangen van de uitspraak van het scheidsgerecht kunnen de verdragsluitende partijen verzoeken om een toelichting daarop en elke toelichting dient binnen vijftien (15) dagen na dat verzoek te worden gegeven.
8. De verdragsluitende partijen voldoen aan enige bepaling, voorlopige voorziening of definitieve uitspraak van het scheidsgerecht.
9. Met inachtneming van de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht, draagt elke verdragsluitende partij de kosten van haar eigen scheidsman en een gelijk aandeel in de overige kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de door de President of Vicepresident van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie gemaakte kosten bij het uitvoeren van de procedures in het derde lid, onderdeel b, van dit artikel.
10. Indien en zo lang een van de verdragsluitende partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het achtste lid van dit artikel bedoelde uitspraak, kan de andere verdragsluitende partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende verdragsluitende partij beperken, opschorten of intrekken.

Artikel 20 *Wijziging van het Verdrag*

1. Indien een van de verdragsluitende partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, wordt deze wijziging overeengekomen tussen de verdragsluitende partijen in overeenstemming met de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag en wordt tot stand gebracht door een diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 van dit Verdrag.
2. Niettegenstaande de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd. Dergelijke wijzigingen treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien verkeersrechten worden toegevoegd aan de Bijlage.
3. Dit Verdrag wordt, met inachtneming van de nodige veranderingen, geacht te zijn gewijzigd door de bepalingen van internationale verdragen of multilaterale overeenkomsten die voor beide verdragsluitende partijen bindend worden.

Artikel 21
Registratie

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarvan, uitgezonderd de wijzigingen van de Bijlage, worden door de verdragsluitende partijen ter registratie ingediend bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22
Toepasselijkheid van dit Verdrag

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Sint Maarten.

Artikel 23
Beëindiging

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Dit Verdrag treedt twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken.
2. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst van een kennisgeving van beëindiging te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

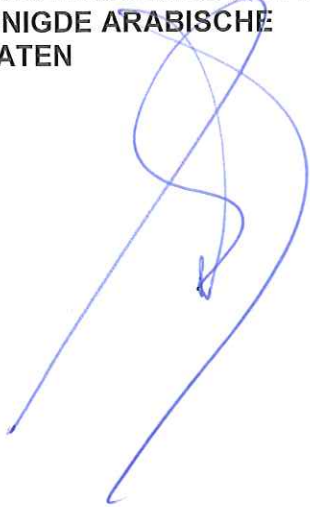
Artikel 24
Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

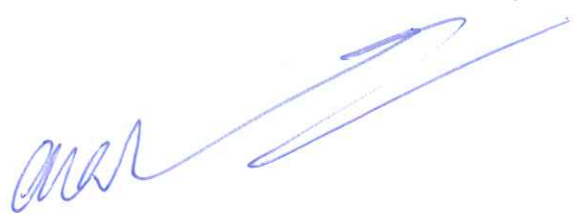
TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Dubai op 17 augustus 2021, in tweevoud, in de Engelse, de Arabische en de Nederlandse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in uitlegging, is de Engelse tekst doorslaggevend.

**VOOR DE REGERING VAN DE
VERENIGDE ARABISCHE
EMIRATEN**



**VOOR DE REGERING VAN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
TEN BEHOEVE VAN SINT MAARTEN**



**BIJLAGE
ROUTETABEL**

Deel 1:

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Verenigde Arabische Emiraten.

VAN	TUSSENLIIGGENDE PUNTEN	NAAR	VERDER GELEGEN PUNTEN
Elk punt in de VAE	Elk punt	Elk punt op Sint Maarten	Elk punt

Deel 2:

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Sint Maarten.

VAN	TUSSENLIIGGENDE PUNTEN	NAAR	VERDER GELEGEN PUNTEN
Elk punt op Sint Maarten	Elk punt	Elk punt in de VAE	Elk punt

Exploitatie van de overeengekomen diensten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen kunnen tijdens een of alle vluchten naar hun goeddunken, vluchten exploiteren in een of beide richtingen; tussenliggende en verder gelegen punten op de routes aandoen in elke combinatie en in elke volgorde; elk of alle tussengelegen of verder gelegen punt(en) overslaan; hun diensten beëindigen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en/of op elk punt dat verder ligt dan dat grondgebied; in elke combinatie punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij aandoen; verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de route; verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren; en gebruikmaken van eigen of geleasede luchtvaartuigen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen mogen bij elk type dienst (passagiers, vracht, afzonderlijk of gecombineerd) volledig en zonder enige beperking gebruikmaken van vijfde vrijheidsverkeersrechten naar/van elk tussen- en/of verder gelegen punt.
3. Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Arabische Emiraten uit tussen Sint Maarten en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland), tussen Sint Maarten en Curaçao, en tussen Sint Maarten en Aruba.