

مرسوم اتحادي رقم (51) لسنة 2021

بالتصديق على اتفاقية بين حكومة الدولة وحكومة جمهورية الكاميرون في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

نحن خليفة بن زايد آل نهيان

— 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 هوأت:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين حكومة الدولة وحكومة جمهورية الكاميرون في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة دبي بتاريخ 10 مارس 2020، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

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

خليفة بن زايد آل نهيان

رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدرعنا في قصر الرئاسة في أبوظبي:

بتاريخ: 28 / شعبان / 1442 هـ

الموافق: 11 / ابريل / 2021 م



United Arab Emirates

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية الكاميرون

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما



فهرس المواد

	تمهيد
التعاريف	المادة ١
منح الحقوق	المادة ٢
التعيين والترخيص	المادة ٣
إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل	المادة ٤
المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها	المادة ٥
الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى	المادة ٦
تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية	المادة ٧
المشاركة بالرمز	المادة ٨
شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران	المادة ٩
السلامة	المادة ١٠
رسوم الاستخدام	المادة ١١
أمن الطيران	المادة ١٢
النشاطات التجارية	المادة ١٣
تحويل الإيرادات	المادة ١٤
الموافقة على جداول الرحلات	المادة ١٥
التعرفات	المادة ١٦
تبادل المعلومات	المادة ١٧
المشاورات	المادة ١٨
تسوية النزاعات	المادة ١٩
تعديل الاتفاقية	المادة ٢٠
المعاهدات متعددة الاطراف	المادة ٢١
تسجيل الاتفاقية	المادة ٢٢
إنهاء الاتفاقية	المادة ٢٣
دخول الاتفاقية حيز النفاذ	المادة ٢٤

تمهيد

إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية الكامبيرون (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤؛

ورغبة منهما بعقد اتفاقية تتسجم مع وتكمل المعاهدة المشار إليها بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليميّ 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 - التعاريف

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 حكومة جمهورية الكامبيرون ، فهي تعني سلطة الطيران المدني في جمهورية الكامبيرون؛ 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 دولة الإمارات العربية المتحدة والكامبيرون 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 وأي تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة ٢٠ من هذه الاتفاقية؛
- و. "الشحن" يشمل البريد؛
- ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤، والتعريف يشمل: (i) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة ٩٤ (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ (ii) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة ٩٠ من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛
- ح. "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة ٣ من هذه الاتفاقية؛
- ط. "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛
- ي. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة ٢ من المعاهدة؛
- ك. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار وملكيته و/أو مرافق الملاحة 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، حيث 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 تشغيل الخدمات المنفق 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، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المنفق عليها.
٣. إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة ٣ من هذه الاتفاقية، بالحقوق المحددة في الفقرة ٢ (أ) و ٢ (ب) من هذه المادة.
٤. 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.
٥. إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 يقرها الطرفان المتعاقدان.
٦. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

المادة ٣ - التعيين والترخيص

١. يحق لسطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة أو مؤسسات 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 وأي تغييرات تطراً عليها بكتاب خطي 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 مع مراعاة شروط الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين (٣٠) يوماً.

٣. يحق لسطات الطيران أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (٢) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المنصوص عليها في الفقرة ٢ (ج) من المادة (٢) في هذه الاتفاقية، وفي الحالات التالية:

أ. في حال لم يفتتح الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياه، أو

ب. إذا كانت مؤسسة النقل الجوي المعنية غير مؤهلة للالتزام بالشروط التي تفرضها القوانين و اللوائح التي عادة ما تطبق عند تشغيل خدمات النقل الجوي العالمي بواسطة الطرف الذي ينظر في طلب التصريح بالتشغيل؛ أو

ج. إذا كان الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسات النقل الجوي لا يتوافق مع الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٠ (السلامة) والمادة ١٢ (أمن الطيران) في هذه الاتفاقية.

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

المادة ٤ - إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل

١. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق 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 ووفقاً للمعاهدة؛ أو

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعية بموجب هذه الاتفاقية؛ أو

ج. في حال لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد 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؛

و. إذا كان الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسات النقل الجوي لا يتوافق مع الأحكام المنصوص عليها في المادة ١٠ (السلامة) والمادة ١٢ (أمن الطيران) في هذه الاتفاقية؛ أو

ز. 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) من هذه المادة 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 المعينة التابعة لكلا 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 المعينة 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 المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات 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 المعينة 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 أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة ٦ - الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. يعفي كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم النفثيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيويتها 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 والزي الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعنية ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعنية دون مقابل.

٢. تطبيق 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.
- ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعنية 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 إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

٣. يجوز تفرغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر 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. تطبيق 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 الأول 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 والشحن، 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 والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

المادة ٨ - المشاركة بالرمز

١. يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة و/أو المشاركة 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 والأمر المتعلقة بعلاقات المسافرين 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 مباحة، التأكد من أن الشاري يعلم تماما 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 عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسيّر تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة ٩ - شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيه الطيران

١. تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحيه والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم 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 منظمة الطيران المدني الدولي أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة ١٠(٢)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة ١٨ من هذه الإتفاقية، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضٍ يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة ٤ (١) من هذه الإتفاقية.

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 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 قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، 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 (١٥) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة (١) من هذه الإتفاقية.

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 ومعداتنا (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. 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 تشغيلها 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 تخويل 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 للفقرة (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 أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين 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 وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.

٣. على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار 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. دون 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، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح 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 وملاحبيها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة بأمن الطيران المدني.

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

٥. إضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق 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 أعلاه 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 وتفنيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية واهتمام 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 مشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات 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 وهي على أرضه بقاءها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطاقمها.

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 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 المعينة 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. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة 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 المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز 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 القائمة 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 إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
٤. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة 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. يسمح للناقلات الوطنية المعينة ومقدمي خدمات الشحن الجوي للطرفين المتعاقدين وبدون أي قيود أثناء تقديم خدمات النقل الجوي العالمي استخدام الترحيل البري للشحن الجوي من وإلى نقاط في إقليمى الطرفين المتعاقدين أو إطراف ثالثة بما في ذلك الترحيل من وإلى مطارات بها تسهيلات جمركية ويشمل ذلك الحق في ترحيل الشحن داخل الحظيرة الجمركية وفقاً للقوانين واللوائح السارية المفعول متى ما كان ذلك منطبقاً. مثل ذلك الشحن الجوي سواء كان عن طريق الجو أو البر توفر له الخدمات الجمركية والمناولة. يجوز للناقلات الوطنية المعينة توفير خدمات النقل البري بنفسها أو عن طريق ترتيبات مع ناقل بري ويشمل ذلك ناقل بري تستخدمه شركة نقل جوي أخرى أو مقدمين غير مباشرين لنقل الشحن الجوي ويمكن عرض خدمتي النقل الجوي والنقل البري بسعر واحد للخدمتين بشرط ألا يضلل الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بهذا النوع من الترحيل.

٨. فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي العالمي، يسمح للناقلات المعينة من قبل الطرفين تقديم خدمات للركاب عن طريق ترتيبات مع مقدمي خدمات النقل البري المصرح لهم بتقديم خدمات النقل البري من وإلى أي نقاط في إقليم الطرف المتعاقد ولا يخضع مقدمي خدمات النقل البري لقوانين ولوائح النقل الجوي لمجرد أن هذا النوع من النقل قد تم عرضه بواسطة مؤسسة نقل جوي تحت اسمها. يجوز تقديم خدمات النقل بالوسائط المتعددة بسعر واحد شامل لخدمات النقل الجوي والبري بشرط ألا يضلل الركاب حول الحقائق المتعلقة بهذا النقل. لمقدمي خدمات النقل البري حرية الدخول في ترتيبات التعاون المذكورة أعلاه. عند اتخاذ قرار الترتيبات يراعى مقدمو خدمات النقل البري ضمن أمور أخرى مصالح المستهلكين والقيود الفنية والاقتصادية والسعة.

٩. 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 المعينة 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. 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 للدفعات الجارية.

٢. إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويل فائض الإيرادات على النفقات من قبل الخطوط الجوية المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، يكون للطرف الأخير 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 هذه 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 ومواعيد الهبوط والإقلاع 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 إيجابياً.

المادة ١٦ - التعريفات

١. يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد التعريفات التي تتقاضاها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعنية باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.

٢. يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعرفة التي تريد نقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل (٣٠) يوماً على الأقل. 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 التعرفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

٣. لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما ينص عليه خلافاً لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعرفات المقترحة نقاضيها 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 غير المعقولة 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 وقدمتها له 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 الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضى، 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 ذلك الطرف المتعاقد الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة ١٨ - المشاورات

١. بروح من التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية إذا اقتضى الأمر ذلك.

٢. مع مراعاة المواد ٤ و ١٠ و ١٢، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات، شفاهة أو كتابة، في غضون (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، وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض.

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 خلال فترة (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة 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 الدولي، 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 لديه.

٤. باستثناء ما هو منصوص عليه في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد مكان انعقاد جلساتها و حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، 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 ٤٥ يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال ٦٠ يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال ٣٠ يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.

٦. يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال ٣٠ يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال ٣٠ يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

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

٨. يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره هيئة التحكيم.

٩. مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم وحصّة 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. مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) من هذه المادة، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقاً لأحكام المادة ١٨ من هذه الاتفاقية ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان، ويتوقف هذا التاريخ على اكتمال إجراءات المصادقة الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.

٢. يجوز الاتفاق على أي تعديلات لمحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.

المادة ٢١ - المعاهدات متعددة الاطراف

يتم تعديل هذه الاتفاقية وأية تغييرات على النحو المتفق عليه بين الطرفين المتعاقدين، ويعتبر قد تم تعديله من قبل أحكام تلك الاتفاقية لتتوافق مع أي معاهدة متعددة الأطراف تصبح ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة ٢٢ - تسجيل الاتفاقية

يقدم الطرفان المتعاقدان هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، إلى منظمة الطيران المدني الدولي لتسجيلها لديها.

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 منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (١٢) شهراً 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) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة ٢٤ - دخول الاتفاقية حيز النفاذ

يتم العمل بهذه الاتفاقية بصورة مبدئية من تاريخ التوقيع عليها وتدخل حيز النفاذ من تاريخ آخر إخطار يتم استلامه عبر القنوات الدبلوماسية بأن الطرفين المتعاقدين قد استوفيا إجراءاتهما الداخلية لدخول الاتفاقية حيز النفاذ.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية المحررة على نسخ أصلية باللغة العربية والفرنسية والإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ. في حالة الإختلاف في التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في مدينة دبي في هذا اليوم ١٠ من شهر مارس عام ٢٠٢٠م

عن حكومة
جمهورية الكامبيون



عن حكومة
دولة الإمارات العربية المتحدة



الملحق
جدول الطرق

القسم ١:

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

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في جمهورية الكاميرون	أي نقاط

القسم ٢:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية الكاميرون:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية الكاميرون	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 المرورية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة.

٢. تمارس الناقلات الجوية المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها للخطوط المنفق عليها و لأي نوع من تلك الخدمات (ركاب أو شحن كل على حده أو مجتمعين) حقوق النقل الجوي وفق الحرية الخامسة إلى/من النقاط المتوسطة و/أو أي نقاط فيما وراء وبأي عدد من الرحلات باستخدام أي نوع من الطائرات سواء كانت مملوكة أو مستأجرة.



United Arab Emirates

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAMEROON
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES



Index to the Articles

- PREAMBLE
- ARTICLE 1 – DEFINITIONS
- ARTICLE 2 – GRANT OF RIGHTS
- ARTICLE 3 – DESIGNATION AND AUTHORIZATION
- ARTICLE 4 – REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION
- ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES
- ARTICLE 6 – CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
- ARTICLE 7 – APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
- ARTICLE 8 – CODE SHARING
- ARTICLE 9 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY
- ARTICLE 10 – SAFETY
- ARTICLE 11 – USER CHARGES
- ARTICLE 12 – AVIATION SECURITY
- ARTICLE 13 – COMMERCIAL ACTIVITIES
- ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS
- ARTICLE 15 – APPROVAL OF TIME TABLES
- ARTICLE 16 – TARIFFS
- ARTICLE 17 – EXCHANGE OF INFORMATION
- ARTICLE 18 – CONSULTATION
- ARTICLE 19 – SETTLEMENT OF DISPUTES
- ARTICLE 20 – AMENDMENT OF AGREEMENT
- ARTICLE 21 – MULTILATERAL CONVENTIONS
- ARTICLE 22 – REGISTRATION
- ARTICLE 23 – TERMINATION
- ARTICLE 24 – ENTRY INTO FORCE

PREAMBLE

The Government of the United Arab Emirates and the Government of the Republic of Cameroon (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the Seventh day of December 1944;

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 terms:
 - a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority; and in the case of the Government of the Republic of Cameroon; the Cameroon Civil Aviation Authority 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 Cameroon for the transport of passengers, baggage and cargo, 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 the seventh day of 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) "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;
 - j) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention
 - k) "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.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. 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.
5. If because of armed conflict, political disturbance 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.
6. The Designated Airlines shall have the right to use all 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 by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.
2. On 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 grant to the airlines(s) designated the appropriate operating authorizations within a period not exceeding thirty (30) days
3. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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:
 - a. subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied, that substantial ownership or effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or

- b. the designated airline is not qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation; or
 - c. if the Contracting Party designating the airline is not in compliance with the provisions set forth in Article 10 (Safety) and Article 12 (Aviation Security).
4. 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 this case of failure by the 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 Conventions; 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 or the 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;
 - f. if the Contracting Party designating the airline is not in compliance with the provisions set forth in Article 10 (Safety) and Article 12 (Aviation Security); or,
 - g. 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.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 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 transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take 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 restrictions on the capacity and the number of frequencies 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 frequency, capacity it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service nor may the aircraft type operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 or 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, custom 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 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, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline, 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;
- 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 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 another 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 that 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 or aircraft engaged in international air navigation, 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 such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that 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 and departure from and while within the Territory of the first 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, 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 – CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.
2. Before providing code sharing services, the code sharing 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 agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying routing rights or traffic rights and/or authorizations.
4. In the event of a code share 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 code share 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 – CERTIFICATION 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 always that such certificates or licenses were 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 filled 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 Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, 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 Article 4(1) 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 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 15 days or such longer period, as may be agreed, shall be grounds for the application of Article (1) of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on 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 purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or the 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 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, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph (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 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 done at Montreal* on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement governing civil aviation security 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 above 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 and 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 is on the ground in its Territory is detained thereon 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 an emergency; a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 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 Airlines 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 Airlines 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 personnel 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, 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 Airlines of each Contracting Party shall, either directly and 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 Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline 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 Airlines 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. Designated Airlines 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.
8. In connection with international air transportation, the Designated Airlines 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

9. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force of the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines 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 Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines 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 Airlines 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 the 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 Authority, of prices 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 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 price on short notice, the price 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 price 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 prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.
5. If a Contracting Party believes that a price 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 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 price 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 price shall continue 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

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 Authority of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authority 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 – CONSULTATION

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, 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 it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body 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 60 days 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 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as 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 States parties to this Agreement.

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 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 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if not hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
7. The Contracting Parties may submit request for clarification of the decisions within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 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 3(b) 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 AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal ratification process of each Contracting Party.
2. Any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the date they have been agreed upon.

ARTICLE 21 - MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement shall, subject to any changes as agreed between the two Contracting Parties, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 22 – 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 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 notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by 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 fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24 – ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be provisionally made effective from the date of signature and shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereof by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, French and English Languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at ...Dubai..... on this 10..day of March of the year 2020

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED ARAB EMIRATES**



**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF CAMEROON**



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 the Republic of Cameroon	Any Points

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Republic of Cameroon

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the Republic of Cameroon	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services:

1. The Designated Airline(s) 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 in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full unrestricted fifth freedom traffic rights to/from any intermediate and/or any beyond point(s), on any number of frequencies using any type of aircraft whether owned or leased (dry or wet leased).



United Arab Emirates

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DES EMIRATS ARABES UNIS

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU CAMEROUN

RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES

RESPECTIFS ET AU-DELÀ



Table des matières

PREAMBULE

ARTICLE 1 – DEFINITIONS

ARTICLE 2 – OCTROI DES DROITS

ARTICLE 3 – DESIGNATION ET AUTORISATION

ARTICLE 4 – REVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION
D'EXPLOITATION

ARTICLE 5 – PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES
CONVENUS

ARTICLE 6 – DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

ARTICLE 7 – APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX

ARTICLE 8 – PARTAGE DE CODES

ARTICLE 9 – CERTIFICATS DE NAVIGABILITE, BREVETS ET LICENCES

ARTICLE 10 – SECURITE

ARTICLE 11 – REDEVANCES D'USAGE

ARTICLE 12 – SURETE DE L'AVIATION

ARTICLE 13 – ACTIVITES COMMERCIALES

ARTICLE 14 – TRANSFERT DES FONDS

ARTICLE 15 – APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS

ARTICLE 16 – TARIFS

ARTICLE 17 – ECHANGE D'INFORMATIONS

ARTICLE 18 – CONSULTATIONS

ARTICLE 19 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

ARTICLE 20 – MODIFICATION DE L'ACCORD

ARTICLE 21 – CONVENTIONS MULTILATERALES

ARTICLE 22 – ENREGISTREMENT

ARTICLE 23 – DENONCIATION

ARTICLE 24 – ENTREE EN VIGUEUR

PREAMBULE

Le Gouvernement des Émirats Arabes Unis et le Gouvernement de la République du Cameroun (ci-après dénommés les « Parties Contractantes ») ;

Étant parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago, le 07 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un Accord en conformité avec et complétant ladite Convention dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de favoriser l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays ;

Désireux de favoriser le développement du transport aérien ;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :



ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1. Aux fins du présent accord, sauf indications, le(s) terme(s) :
 - a) « Autorité aéronautique » désigne, dans le cas du Gouvernement de la République du Cameroun, la *Cameroon Civil Aviation Authority*, et, en ce qui concerne le Gouvernement des Emirats Arabes Unis la *General Civil Aviation Authority*; ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer toute fonction relative à cet Accord ;
 - b) « Services convenus » désigne les services aériens internationaux réguliers entre les territoires respectifs du Cameroun et les Emirats Arabes Unis et au-delà, pour le transport des passagers, des bagages et du fret, séparément ou en combinaison ;
 - c) « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et tout amendement y relatif ;
 - d) « Service aérien », « compagnie aérienne », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont respectivement les significations spécifiées à l'article 96 de la Convention ;
 - e) « Annexe » désigne le tableau de routes joint au présent Accord et toutes clauses ou notes mentionnées sur une telle annexe, et autre modification y afférente, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord ;
 - f) « Fret » comprend le courrier ;
 - g) « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et incluant : (i) tout amendement à celui-ci entré en vigueur en vertu de l'article 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties Contractantes ; et (ii) toute annexe ou amendement adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention dans la mesure où cette annexe ou amendement est applicable à tout moment aux deux Parties Contractantes ;
 - h) « Compagnie aérienne désignée » signifie une ou plusieurs compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) et dûment autorisée(s) conformément à l'article 3 du présent Accord ;
 - i) « Tarifs » désigne les prix facturés pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, à l'exclusion de la rémunération et des conditions applicables au transport de courrier ;
 - j) « Territoire », en rapport à un État a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;
 - k) « Redevances d'usage » désigne les redevances imposées aux compagnies aériennes par les autorités compétentes ou autorisées par celles-ci pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations de navigation aérienne, y compris les services et/ou installations connexes pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et fret ;
2. L'Annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord.
3. Dans le cadre de la mise en œuvre du présent Accord, les Parties Contractantes doivent agir conformément aux dispositions de la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

ARTICLE 2 - OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord afin de permettre à ses compagnies aériennes désignées d'établir et d'exploiter les services convenus.
2. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante jouissent des droits ci-après :
 - a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir ;
 - b) le droit de faire des escales non-commerciales sur ledit territoire, et
 - c) le droit de faire des escales sur ledit territoire pour embarquer ou débarquer des passagers, des bagages et du fret en trafic international, séparément ou en combinaison, dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
3. En outre, la (les) compagnie(s) aérienne(s) de chaque Partie Contractante, autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés à l'alinéa 2 a) et b) du présent Article.
4. Aucune disposition du présent Article ne confère à une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages et du fret destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.
5. Lorsque, en raison d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante n'est plus en mesure d'exploiter les services convenus sur son itinéraire normal, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la continuité de l'exploitation de tels services au moyen de réaménagements appropriés de ces routes sur décision mutuelle des Parties Contractantes.
6. Les compagnies aériennes désignées ont le droit d'utiliser toutes les routes aériennes, tous les aéroports et toutes les autres installations fournies par les Parties Contractantes sur une base non discriminatoire.

ARTICLE 3 - DESIGNATION ET AUTORISATION

1. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs compagnies aériennes aux fins de l'exploitation des services convenus et de retirer ou de modifier cette désignation ou de remplacer par une autre compagnie aérienne, celle précédemment désignée. Cette désignation précisera la portée de l'autorisation accordée à chaque compagnie aérienne relativement à l'exploitation des services convenus. Les désignations et toutes modifications y apportées se feront par écrit, par l'autorité aéronautique de la Partie Contractante ayant désigné la compagnie aérienne, auprès de l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante.

2. A la réception de cette désignation, substitution ou modification de celle-ci et sur demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrite, l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions des alinéas 3 et 4 du présent Article, accorde à (aux) la compagnie(s) aérienne(s) désignée(s), dans un délai de trente (30) jours, les autorisations d'exploitation nécessaires.
3. L'autorité aéronautique de chaque Partie a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue à l'alinéa 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires pour l'exercice par une compagnie aérienne désignée, des droits spécifiés à l'alinéa 2 de l'Article 2 du présent Accord, dans le cas où :
 - a) sous réserve d'un accord particulier entre les Parties Contractantes, il n'est pas établi que la propriété substantielle ou le contrôle effectif de cette compagnie aérienne désignée est détenu par la Partie Contractante désignant la compagnie aérienne ou par ses ressortissants ; ou
 - b) la compagnie aérienne désignée n'est pas à même de satisfaire aux autres conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie Contractante qui reçoit la désignation ; ou
 - c) si la Partie Contractante désignant la compagnie aérienne ne respecte pas les dispositions de l'Article 10 (Sécurité) et de l'Article 12 (Sûreté de l'aviation).
4. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus en tout ou en partie, à condition qu'un programme de vols soit établi conformément à l'article 15 du présent Accord pour ces services.

ARTICLE 4 - REVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. L'autorité aéronautique de chaque Partie Contractante a le droit, à l'égard d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits prévus à l'Article 2 du présent Accord, ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente, qu'elle jugera nécessaire à l'exercice de ces droits :
 - a) dans le cas où la compagnie aérienne n'est pas à même de se conformer aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par l'autorité aéronautique de la Partie Contractante octroyant lesdits droits conformément à la Convention ; ou
 - b) au cas où la compagnie aérienne n'opère pas conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord ;
 - c) dans tous les cas où, sous réserve d'arrangement particulier entre les Parties Contractantes, elle n'est pas convaincue que la propriété substantielle ou le contrôle effectif de cette compagnie sont détenus par la Partie Contractante qui l'a désignée, ou ses ressortissants ; ou
 - d) conformément à l'Article 10, alinéa 6, du présent Accord ; ou

- e) en cas de défaillance de l'autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées pour améliorer la sécurité conformément à l'Article 10, alinéa 2, du présent Accord ;
 - f) si la Partie Contractante qui désigne la compagnie aérienne ne se conforme pas aux dispositions de l'Article 10 (Sécurité) et de l'Article 12 (Sûreté de l'aviation); ou,
 - g) dans tous les cas où l'autre Partie Contractante n'est pas à même de respecter toute décision ou clause découlant de l'application de l'Article 19 du présent Accord ;
2. A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions visées à l'alinéa 1 du présent Article soient nécessaires pour éviter d'autres infractions aux lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, tel que prévu par l'Article 18.
 3. Dans le cas d'une action entreprise par l'une des Parties Contractantes conformément au présent article, les droits de l'autre Partie Contractante conformément à l'Article 19 ne sont pas compromis.

ARTICLE 5 - PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Chaque Partie Contractante permet réciproquement aux compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes à se livrer librement concurrence pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.
2. Chaque Partie Contractante prend les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de discrimination et de pratiques anticoncurrentielles ou prédatrices dans l'exercice des droits et des prestations prévus par le présent Accord.
3. Il n'y a pas de restriction sur la capacité et le nombre de fréquences et/ou les types d'aéronefs à exploiter par les compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes pour tout type de service (passagers, fret, séparément ou en combinaison). Chaque compagnie aérienne désignée est autorisée à déterminer les fréquences et la capacité qu'elle offre pour les services convenus.
4. Aucune Partie Contractante ne doit, de manière unilatérale, limiter le volume du trafic, les fréquences, la régularité des services, le type d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante, à condition que cela soit nécessaire pour des besoins de la douane, des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'Article 15 de la Convention.
5. Aucune des Parties Contractantes n'impose aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante un droit de préférence, un rapport de partage du trafic, une

redevance de non-opposition ou toute autre exigence en matière de capacité, de fréquences ou de trafic qui serait incompatible avec les objectifs du présent Accord.

ARTICLE 6 - DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Chaque Partie Contractante exempte les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes directes ou indirectes, frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, ainsi que sur leur équipement ordinaire, les carburants, les lubrifiants, les équipements de maintenance, les outils, les fournitures à usage technique consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord comprenant mais non limités aux articles tels que les aliments, boissons, liqueurs, tabac et d'autres produits destinés à la vente ou à l'utilisation par les passagers durant le vol et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien courant des aéronefs de ces compagnies, ou utilisés uniquement à ces fins, de même que sur les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, uniformes de l'équipage, ordinateurs et imprimantes de billets utilisés par la compagnie aérienne désignée, tout matériel imprimé sur lequel figure l'emblème de la compagnie aérienne désignée et les documents publicitaires habituels distribués gratuitement par ces compagnies.
2. Les exemptions accordées s'appliquent aux articles visés à l'alinéa 1 du présent Article qui sont :
 - a) introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante ou en son nom;
 - b) conservés à bord d'aéronefs d'une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante jusqu'au départ de celui-ci et/ou consommés pendant le survol dudit territoire ;
 - c) embarqués à bord d'aéronefs d'une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus ;
 - d) que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement ou en partie sur le territoire de la Partie Contractante qui accorde l'exemption, pourvu qu'il n'y ait pas de cession de la propriété de ces articles sur le territoire de ladite Partie Contractante.
3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux, fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ces équipements et articles jouissent des exemptions prévues à l'alinéa 1 du présent Article à condition qu'ils puissent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues par le présent Article sont également disponibles dans les situations où les compagnies aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes ont conclu des accords avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes, pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de l'équipement régulier et des autres articles visés à l'alinéa 1 du présent Article, à condition que l'autre compagnie aérienne bénéficie de la ou des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 7 - APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs de la ou des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante sans distinction de nationalité tel qu'ils s'appliquent aux siens et doivent être respectés par ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.
2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante concernant l'admission, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, des bagages, des membres d'équipage et du fret transportés à bord de l'aéronef, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, aux devises, à la santé, à la quarantaine et aux mesures sanitaires ou, dans le cas du courrier, les lois et règlements postaux, doivent être respectés par ces passagers, bagages, membres d'équipage et fret ou en leur nom, à l'entrée et au départ du et sur le territoire de la première Partie Contractante.
3. Aucune Partie Contractante n'accordera à sa ou ses propres compagnies aériennes désignées, ni à aucune autre une préférence par rapport à la ou aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements prévus dans le présent Article.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties Contractantes et ne quittant pas les zones de l'aéroport réservées à cet effet ne sont soumis, sauf en ce qui concerne les mesures de sûreté contre la violence, la piraterie aérienne et le contrôle des stupéfiants, qu'à un contrôle simplifié. Ces bagages et fret sont exonérés des droits de douane, des taxes d'accises et autres redevances et droits nationaux et/ou locaux similaires.

ARTICLE 8 - PARTAGE DE CODES

1. La ou les compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes peuvent, soit en tant que transporteur qui commercialise le billet, soit en tant que transporteur effectif, conclure librement des arrangements de commercialisation en coopération, y compris, mais sans s'y limiter, des accords de réservation d'espace et/ou de partage de

code (y compris des accords de partage de codes avec des pays tiers), avec toute autre compagnie aérienne.

2. Avant de fournir des services de partage de code, les partenaires en partage de code conviennent de la Partie qui sera responsable en ce qui concerne la responsabilité et les questions liées aux consommateurs, à la sécurité, à la sûreté et à la facilitation. L'accord définissant ces conditions doit être déposé auprès des deux autorités aéronautiques avant la mise en œuvre des arrangements de partage de code.
3. Ces dispositions sont acceptées par les autorités aéronautiques concernées, à condition que toutes les compagnies aériennes qui y participent disposent des droits d'acheminement ou droits de trafic et/ou autorisations de trafic sous-jacents.
4. Dans le cas d'un accord de partage de code, la compagnie aérienne qui commercialise le billet doit, pour chaque billet vendu, veiller à ce que l'acheteur sache clairement, au point de vente, quelle compagnie aérienne exploitera effectivement chaque segment du service et avec quelle(s) compagnie(s) aérienne(s) l'acheteur conclut une relation contractuelle.
5. La compagnie ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante peuvent également offrir des services en partage de code entre tous points du territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que ces services soient exploités par une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 9 - CERTIFICATS DE NAVIGABILITE, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie Contractante et toujours en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services convenus si les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.
2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire et pour l'atterrissage sur son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.
3. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets délivrés ou validés par une Partie Contractante permettent une différence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, que cette différence ait ou non été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander, sans préjudice des droits de la première Partie Contractante en vertu de l'article 10, alinéa 2, des consultations conformément à l'article 18 du présent Accord, afin de s'assurer que les pratiques en question leurs sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 4, alinéa 1, du présent Accord.

ARTICLE 10 - SECURITE

1. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie Contractante et relatives aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie Contractante découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés à l'alinéa 1, qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, elle informe l'autre Partie Contractante de ces constatations et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes, et l'autre Partie Contractante prendra alors les mesures correctives appropriées qui s'imposent. Si l'autre Partie Contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou toute autre période dont il sera convenu, cela constituera un motif pour l'application de l'article 1 du présent Accord.
3. Il est convenu que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne désignée d'une Partie Contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie Contractante, être soumis, par les représentants habilités de l'autre Partie Contractante, à un examen à bord et autour de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection sur l'aire de trafic » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.
4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne lieu à :
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré en vertu de la Convention, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective des normes de sécurité en vigueur au moment considéré en vertu de Convention ;la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, par application de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquels l'aéronef est utilisé, ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.
5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie Contractante aux fins d'une inspection sur piste conformément à l'alinéa 3 ci-dessus, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés à l'alinéa 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même alinéa.

6. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante si, à la suite d'une ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour une inspection sur l'aire de trafic, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut qu'une action immédiate est essentielle pour la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les alinéas 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

ARTICLE 11 - REDEVANCES D'USAGE

1. Chaque Partie Contractante s'assure que les redevances d'usage imposées, ou dont l'imposition est permise par ses organismes compétents aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sont justes et raisonnables. Ces redevances doivent être fixées sur la base de principes économiques clairs, et ne doivent pas excéder celles payées par d'autres compagnies aériennes pour de tels services.
2. Aucune Partie Contractante n'accorde de préférence, en matière de redevances d'usage, à sa propre compagnie aérienne ou à toute autre compagnie aérienne assurant des services aériens internationaux similaires et n'impose ou ne permet que soient imposées, à la (aux) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de l'autre Partie Contractante, des redevances d'usage supérieures à celles imposées à sa ou ses propres compagnies aériennes désignées exploitant des services aériens internationaux similaires au moyen d'aéronefs similaires et d'installations et services associés.
3. Chaque Partie Contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière d'imposition sur son territoire et les compagnies aériennes désignées qui utilisent les services et installations. Un préavis raisonnable est donné, dans la mesure du possible, à ces utilisateurs de toute proposition de modification des redevances d'usage, accompagné des informations et données pertinentes à l'appui, afin de leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la révision des redevances.

ARTICLE 12 - SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties Contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes*

survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* signée à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, complémentaire à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties Contractantes.

3. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
4. Les Parties Contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, en conformité avec les dispositions en matière de sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties Contractantes.
5. En outre, les Parties Contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou les exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire agissent en conformité avec les dispositions en matière de sûreté de l'aviation qui sont applicables aux Parties Contractantes.
6. Chaque Partie Contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sûreté aérienne visées à l'alinéa 4 ci-dessus, appliquées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante.
7. Chaque Partie Contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie Contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.
8. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

9. Chaque Partie Contractante prend les mesures qu'elle juge réalisables pour qu'un aéronef de l'autre Partie Contractante victime d'un acte de saisie illicite ou d'autres actes d'intervention illicite qui se trouve au sol sur son territoire y soit immobilisé, à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par l'obligation impérieuse de protéger la vie de ses passagers et de son équipage.
10. Si une Partie Contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie Contractante s'est écartée des dispositions du présent Article, l'autorité aéronautique de la première Partie Contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constitue un motif d'urgence ; une Partie Contractante peut prendre des mesures provisoires en vertu de l'alinéa 1 de l'Article 4 avant l'expiration d'un délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément au présent alinéa est suspendue dès que l'autre Partie Contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

ARTICLE 13 - ACTIVITES COMMERCIALES

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie Contractante des bureaux aux fins de la promotion du transport aérien et de la vente de documents de transport ainsi que d'autres produits et installations auxiliaires nécessaires à la fourniture des services de transport aérien.
2. La ou les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante seront autorisées à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante leurs personnels dirigeant, commercial, opérationnel et technique et autres personnels et représentants nécessaires dans le cadre de la fourniture des services de transport aérien.
3. Les besoins en représentants et personnels tels que mentionnés à l'alinéa 2 du présent Article, peuvent au choix de l'entreprise aérienne désignée, être satisfaits soit par son propre personnel de toute nationalité ou en recourant aux services de toute autre compagnie aérienne, organisation ou société ou exerçant des activités sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette autre Partie Contractante.
4. La compagnie ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante ont, à leur discrétion, soit directement et/ou par l'intermédiaire d'agents, le droit de vendre des services de transport sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit d'utiliser à ces fins, ses propres documents de transport. La compagnie désignée de chaque Partie Contractante a le droit de vendre des services de transport, et toute personne est libre de les acquérir dans la monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

5. La compagnie ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante ont le droit de régler les dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie Contractante en monnaie locale ou, à condition que cela soit conforme à la réglementation locale en matière de monnaie, dans des devises librement convertibles.
6. Chaque Partie Contractante applique sur son territoire le code de conduite élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour la réglementation et l'exploitation des systèmes informatisés de réservation sur son territoire, de façon compatible avec les autres réglementations et obligations applicables aux systèmes informatisés de réservation.
7. Les compagnies aériennes désignées et les fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien des deux Parties Contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser tout moyen de transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de points situés sur le territoire des Parties Contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tous les aéroports dotés d'installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter du fret aérien sous douane en vertu des lois et règlements applicables. Ce fret aérien, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les compagnies aériennes désignées peuvent choisir d'effectuer leur propre transport de surface ou de le fournir par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par d'autres compagnies aériennes et des fournisseurs indirects de transport de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être offerts à un prix unique pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ce transport.
8. En ce qui concerne le transport aérien international, la ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante sont autorisées à assurer des services de transport de passagers sous leur propre nom, dans le cadre d'accords de coopération avec des fournisseurs de transport de surface détenant l'autorité appropriée pour assurer ce transport de surface à destination et en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties Contractantes et au-delà. Les fournisseurs de transport de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que ce transport de surface est assuré par une compagnie aérienne en son nom propre. Ces services intermodaux peuvent être offerts à un prix unique pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les passagers ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ce transport. Les fournisseurs de services de transport de surface ont le pouvoir discrétionnaire de décider de conclure ou non les accords de coopération mentionnés ci-dessus. Pour décider d'un arrangement particulier, les fournisseurs de transport de surface peuvent tenir compte, entre autres, de l'intérêt des consommateurs et des contraintes techniques, économiques, d'espace ou de capacité.

9. Toutes les activités susmentionnées sont menées conformément aux lois et règlements applicables en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 14 - TRANSFERT DES FONDS

1. Chaque Partie Contractante accorde aux compagnies aériennes désignés de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses que ces compagnies aériennes ont réalisé sur son territoire en rapport avec la vente de services de transport aérien, la vente d'autres produits et services connexes ainsi que les intérêts commerciaux perçus sur ces recettes (y compris les intérêts perçus sur les dépôts en attente de transfert). Ces transferts sont effectués en toute devise convertible, conformément à la réglementation des changes de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été perçues. Ces transferts seront effectués sur la base des taux de change officiels ou, en l'absence de taux de change officiels, sur la base du marché de changes en vigueur pour les paiements courants.
2. Si une Partie Contractante impose des restrictions sur le transfert de l'excédent des recettes sur les dépenses par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante, cette dernière a le droit, par réciprocité, d'imposer des restrictions aux compagnies aériennes désignées de la première Partie Contractante.
3. Dans le cas où il existe un accord spécial entre les Parties Contractantes pour éviter la double imposition, ou dans le cas où il existe un accord spécial régissant le transfert des fonds entre les deux Parties Contractantes, cet accord fait foi.

ARTICLE 15 - APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante soumettent pour approbation à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante, avant le lancement de leurs services, le programme de vols des services prévus, précisant les fréquences, les types d'aéronefs et la période de validité. Cette exigence s'applique également pour toute modification y apportée.
2. Si la compagnie aérienne désignée souhaite effectuer des vols ad hoc en plus de ceux prévus dans les programmes de vols approuvés, elle doit obtenir l'autorisation préalable de l'autorité aéronautique de la Partie Contractante concernée, qui donnera une considération positive et favorable à cette demande.

ARTICLE 16 - TARIFS

1. Chaque Partie Contractante autorise que des tarifs soient établis par chaque compagnie aérienne désignée selon les considérations commerciales du marché. Aucune Partie Contractante ne peut exiger des compagnies aériennes désignées qu'elles consultent d'autres compagnies aériennes à propos des tarifs qu'elles appliquent ou se proposent d'appliquer.

2. Chaque Partie Contractante peut exiger le dépôt préalable, auprès de son autorité aéronautique, des tarifs que les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante prévoient d'appliquer à destination et au départ de son territoire. Ce dépôt effectué par ou au nom des compagnies aériennes désignées, ne peut être exigé plus de trente (30) jours avant la date prévue de son application. Dans des cas particuliers, ce dépôt peut être autorisé dans un délai plus court que celui normalement imparti. Si une Partie Contractante autorise une compagnie aérienne à déposer un tarif dans un bref délai, celui-ci prendra effet à la date proposée pour le trafic au départ du territoire de cette Partie Contractante.
3. Sauf disposition contraire du présent Article, aucune des Parties Contractantes ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'instauration ou le maintien d'un prix proposé ou appliqué par une compagnie aérienne désignée de l'une des Parties Contractantes pour le transport aérien international.
4. L'intervention des Parties Contractantes se limite à :
 - a) la prévention des tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel qui a ou est susceptible d'avoir pour effet de paralyser ou d'exclure un concurrent d'une route ;
 - b) la protection des consommateurs contre des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ; et
 - c) à la protection des compagnies aériennes désignées par rapport à des tarifs artificiellement bas
5. Si une Partie Contractante estime que les tarifs proposés par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour le transport aérien international sont incompatibles avec les considérations énoncées à l'alinéa 4 du présent Article, elle demandera des consultations et notifiera l'autre Partie Contractante, des raisons de son mécontentement aussitôt que possible. Ces consultations auront lieu au plus tard trente (30) jours, après réception de la demande, et les Parties Contractantes coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question en cause. Si les Parties Contractantes parviennent à un accord au sujet d'un tarif pour lequel un avis de désapprobation a été donné, chaque Partie Contractante mettra tout en œuvre pour qu'il soit appliqué. En l'absence d'accord mutuel, le tarif existant précédemment restera en vigueur.

ARTICLE 17 - ECHANGE D'INFORMATIONS

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront dans les meilleurs délais des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs compagnies aériennes désignées respectives en vue de l'exploitation de service à destination, à travers et au départ du territoire de l'autre Partie Contractante. Ces documents comprennent des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications ou les ordres d'exemption.

2. L'autorité aéronautique de l'une des Parties Contractantes fournira à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante, à sa demande, des informations périodiques ou d'autres statistiques relatives au trafic embarqué et débarqué sur le territoire de cette autre Partie Contractante, qui peuvent être raisonnablement nécessaires.

ARTICLE 18 - CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent périodiquement en vue de s'assurer de la mise en œuvre et l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord, et l'une des Parties Contractantes peut à tout moment solliciter des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.
2. Sous réserve des Articles 4, 10 et 12, ces consultations, qui peuvent avoir lieu par voie de discussion ou de correspondance, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties Contractantes n'en conviennent autrement.

ARTICLE 19 - REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociation.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme pour médiation.
3. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de médiation, ou si le différend n'est pas réglé par négociation, il devra être porté, à la demande de l'une des Parties Contractantes, devant un tribunal arbitral constitué de trois (03) arbitres conformément à la procédure ci-après :
 - a) Dans les soixante (60) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie Contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un Etat tiers, qui fait office de président du tribunal, est nommé troisième arbitre par les deux arbitres désignés dans les soixante jours suivant la nomination du second ;
 - b) Si dans les délais spécifiés ci-dessus une désignation n'a pas été faite, l'une ou l'autre des Parties Contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder à la désignation nécessaire dans un délai de 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties Contractantes, le Vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce même motif, procède à la nomination. Dans ce cas, l'arbitre ou les arbitres désignés par le président ou le vice-président, selon le cas, ne doivent pas être des ressortissants ou des résidents permanents des États parties au présent Accord.

4. Sous réserve des dispositions du présent Article, ou à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal détermine le lieu où se déroulera la procédure d'arbitrage et définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent accord. Le tribunal établit sa propre procédure. Une conférence à laquelle il incombera de déterminer les questions précises à arbitrer aura lieu au plus tard trente (30) jours après la constitution complète du tribunal.
5. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties Contractantes ou prescrites par le tribunal, chaque Partie Contractante soumet un mémorandum dans un délai de quarante-cinq (45) jours suivant la constitution complète du tribunal. Les réponses seront communiquées soixante (60) jours au plus tard. Le tribunal convoquera une audience à la demande de l'une des Parties Contractantes ou à sa discrétion, dans les trente (30) jours suivant la date limite de réception des réponses.
6. Le tribunal s'efforcera de rendre une décision écrite dans les trente (30) jours suivant l'achèvement de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours qui suivent la soumission des deux réponses. La décision sera prise à la majorité des voix.
7. Les Parties Contractantes peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements sur la décision dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements sont donnés dans un délai de 15 jours suivant une telle demande.
8. Les Parties Contractantes se conforment à toute clause, décision provisoire ou décision finale du tribunal.
9. Sous réserve de la décision finale du tribunal, les Parties Contractantes supportent les frais de l'arbitre nommé par elle et une part égale des autres frais du tribunal, y compris tous les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en application des procédures visées à l'alinéa 3 (b) du présent Article.
10. Si, et aussi longtemps que, l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision prévue à l'alinéa 8 du présent Article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

ARTICLE 20 - MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Sous réserve des dispositions de l'alinéa 2 du présent Article, si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, cette modification sera approuvée conformément aux dispositions de l'article 18 par un échange de notes diplomatiques et entrera en vigueur à une date arrêtée par les Parties Contractantes, selon l'achèvement de la procédure interne de ratification pertinente de chaque Partie Contractante.

2. Toutes les modifications apportées à l'Annexe du présent Accord peuvent être directement convenues entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Ces amendements entreront en vigueur à la date convenue de commun accord.

ARTICLE 21 - CONVENTIONS MULTILATERALES

Le présent Accord, sous réserve des modifications convenues entre les deux Parties Contractantes, est réputé avoir été modifié par les dispositions de toutes conventions internationales ou tous accords multilatéraux qui deviennent contraignants pour les deux Parties Contractantes.

ARTICLE 22 - ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements autres que ceux de l'annexe, sont soumis par les Parties Contractantes auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour enregistrement.

ARTICLE 23 - DENONCIATION

1. Chaque Partie Contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf retrait de ladite dénonciation par accord mutuel avant l'expiration de ce délai.
2. En l'absence de l'accusé de réception d'une notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 24 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord prend effet à titre provisoire à compter de la date de sa signature et entre en vigueur le jour de la réception de la dernière notification écrite, par note diplomatique, confirmant que les Parties contractantes ont complété toutes les procédures internes respectives requises pour son entrée en vigueur.

EN FOI DE QUOI, les signataires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord en trois exemplaires, en langues française, arabe, et anglaise, tous les textes originaux faisant également foi et chaque Partie Contractante conserve une copie de l'original dans chaque langue pour sa mise en œuvre. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte en anglais prévaudra.

Fait à Dubaï, Emirats Arabes Unis, Le 10 Mars 2020

**POUR LE GOUVERNEMENT DES
ÉMIRATS ARABES UNIS**



**POUR LE GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE DU CAMEROUN**



ANNEXE

Tableau des routes

Section 1:

Routes aériennes exploitées par la ou les compagnies aériennes désignées des Emirats Arabes Unis :

DE	POINTS INTERMEDIAIRES	VERS	POINTS AU-DELÀ
Tout point aux Emirats Arabes Unis	Tout Point	Tout point au Cameroun	Tout point

Section 2:

Les routes aériennes exploitées par la ou les compagnies aériennes désignées de la République du Cameroun :

DE	POINTS INTERMEDIAIRES	VERS	POINTS AU-DELÀ
Tout point au Cameroun	Tout point	Tout point aux Emirats Arabes Unis	Tout point

Exploitation des services convenus

1. La ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractantes peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à leur choix, exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux; desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points intermédiaires et des points au-delà ; omettre des escales à un point ou à des points quelconques; avoir pour point d'arrivée le territoire de l'autre Partie Contractante et/ou en tout point au-delà de ce territoire ; desservir des points situés sur le territoire de chaque Partie Contractante selon une combinaison quelconque ; transférer du trafic de l'un de leurs aéronefs sur un autre en tout point des routes ; combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef; utiliser un aéronef en propriété ou loué.
2. La ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante ont le droit d'exercer pour tout type de service (passagers, fret, séparément ou en combinaison) les droits de trafic de cinquième liberté complets et illimités à destination à destination/au départ de tout point intermédiaire et/ou de tout point au-delà, sur un nombre quelconque de fréquences, en utilisant tout type d'aéronef, qu'il soit en propriété ou loué (location avec ou sans équipage).