

No. 36562

---

New Zealand  
and  
United Arab Emirates

Agreement between the Government of the United Arab Emirates and the Government of New Zealand on air services (with annex). Dubai, 1 March 1998

Entry into force: provisionally on 1 March 1998 by signature and definitively on 4 August 1999 by notification, in accordance with article 20

Authentic texts: English and Arabic

Authentic text (annex): Arabic

Registration with the Secretariat of the United Nations: New Zealand, 6 April 2000

---

Nouvelle-Zélande  
et  
Émirats arabes unis

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement des Emirats arabes unis et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande (avec annexe). Dubaï, 1 mars 1998

Entrée en vigueur : provisoirement le 1er mars 1998 par signature et définitivement le 4 août 1999 par notification, conformément à l'article 20

Textes authentiques : anglais et arabe

Texte authentique (annexe) : arabe

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Nouvelle-Zélande, 6 avril 2000

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB  
EMIRATES AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND ON AIR  
SERVICES

The Government of the United Arab Emirates and

The Government of New Zealand

Hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

*Article I. Definitions*

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

(a) "aeronautical authorities" means the Minister responsible for Civil Aviation or any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

(b) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(e) "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

(h) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

*Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by a designated airline of the other Contracting Party:

- (a) to fly without landing across the territory of the first Contracting Party;
  - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
  - (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the agreed services, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3. Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to an airline so designated the appropriate operating authorisations for the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorisations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 4. Revocation and Limitation of Authorisation*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently:

- (a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;
- (b) in the event of failure by such airline to comply with the laws, regulations and rules of that Contracting Party;

- (c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- (d) in the event that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws, regulations and rules referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

*Article 5. Applicability of Laws, Regulations and Rules*

- 1. The laws, regulations and rules of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
- 2. The laws, regulations and rules of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.
- 3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
- 4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances.

Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 6. Recognition of Certificates and Licences*

- 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

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

*Article 7. Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. 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, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. 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 threat to the security of civil aviation.

3. 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; they 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.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the first Contracting Party.

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

7. Should one Contracting Party encounter difficulties with regard to the application of the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 8. Customs Duties and Other Charges*

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during a flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

(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 aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board 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 within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a 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 territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 9. Principles Governing the Operation of Agreed Services*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services.
2. In the operation of the agreed services by a designated airline of either Contracting Party, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the agreed services which the latter operates on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the routes specified in the Annex. They shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points in the territories of third countries on the routes specified in the Annex shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - (b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, local and regional air services being taken into account; and
  - (c) the requirements of through airline operations.

*Article 10. Tariffs*

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the interests of users, reasonable profit, class of service and, when it is deemed appropriate, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes specified in the Annex.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least sixty (60) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made at shorter notice.
3. Such tariffs may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties seeking approval of the tariffs. However, a designated airline will not be precluded from proposing a tariff unilaterally, nor the aeronautical authorities from approving such a tariff.
4. Where any tariffs are required to be filed, they shall become effective after their approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties. If the aeronautical authorities of neither Contracting Party have expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, those tariffs shall be deemed approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2 above, the aeronautical

authorities of the two Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points. A designated airline of either Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on no less than fifteen (15) days' notice provided, however, that a Contracting Party shall permit the designated airline concerned to apply the same tariffs as its own airlines for services between the same points.

#### *Article 11. Airline Representation*

1. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity and subject to paragraph 3 of this Article, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article shall be subject to the laws and regulations of the other Contracting Party and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visitor visas or other similar documents to the said representatives and staff.

#### *Article 12. Commercial Opportunities and Transfer of Funds*

1. Any designated airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure and taxes earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, cargo and mail.

3. In the event that there is no official exchange rate, the transfer of earnings shall be effected at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

*Article 13. Statistics*

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

*Article 14. 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 shall also consult when necessary to provide for amendment thereof.
2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

*Article 15. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party.

*Article 16. Amendment of Agreement*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article 17. Multilateral Convention*

This Agreement shall be amended so as to conform with any multilateral convention concerning air transport which may become binding on both Contracting Parties.

*Article 18. Termination*

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 communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 19. Registration*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Entry into Force*

This Agreement shall be applied from the date of signature and shall enter into force when both parties have notified each other that all their constitutional procedures required for the entry into force of the Agreement have been complied with.

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

Done in duplicate at Dubai on this 1st day of March 1998 in two originals each in the English and Arabic languages, both languages being equally authentic. In the case of any divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of New Zealand:

ALEXANDER LOCKWOOD SMITH  
Minister for International Trade

For the Government of the United Arab Emirates:

AHMED HUMAID AL TAYER  
Minister of Communications

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the United Arab Emirates:

Points in the United Arab Emirates -- any intermediate points -- points in New Zealand and any points beyond.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airlines of New Zealand:

Points in New Zealand -- any intermediate points -- points in the United Arab Emirates and any points beyond.

Points on any or all of the routes may be omitted provided that the service begins and/or ends in the territory of the Contracting Party that designated the airline.

## ملحق

### جدول الطرق

- ١ الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة بالتشغيل عليها في كلا الاتجاهين :-  
من نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة عبر أية نقاط متوسطة إلى نقاط في نيوزيلندا وإلى أيه نقاط فيما وراء .
- ٢ الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لنيوزيلندا بالتشغيل عليها في كلا الاتجاهين :-  
من نقاط في نيوزيلندا عبر أية نقاط متوسطة إلى نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة وإلى أيه نقاط فيما وراء .  
يجوز إلغاء نقاط على أي من أو جميع الرحلات بشرط أن تبدأ الخدمة و / أو تنتهي في إقليم الطرف المتعلق الذي عين مؤسسة النقل الجوي .

(٢٠) العادة  
تاريخ دخان الاتفاقية

تطبق هذه الاتفاقية من تاريخ التوقيع عليها وتتصبح ملزمة  
المفعول عند قيام الطرفين المتعاقدين باشعار كل منهما الآخر  
بان كافة الاجراءات الدستورية المطلوبة لدخول هذه الاتفاقية  
حيز التنفيذ قد تم التقيد بها .

وبالإضافة لذلك فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل  
حكومتيهما المعنيتين قد وقعا على هذه الاتفاقية .  
وقدت هذه الاتفاقية في مدينة دبي

بتاريخ ١ مارس ١٩٩٨ الموافق ٣ نوال القعدة ١٤١٨ هـ .  
وحررت من نسختين أصلتين باللغتين العربية والإنجليزية ،  
ولكل منها قوة السند الأصلي . وفي حالة اختلاف التفسير فإن  
النص باللغة الإنجليزية هو المعتمد .

من حكمة /  
دولة الإمارات العربية المتحدة  
نیوزیلند  
أحمد حميد الطاير  
الكندر لوکود سمیٹ  
وزیر المواصلات  
وزیر التجارة الدولية

**(١٧) المادة**

**المعاهدة متعددة الأطراف**

تعديل هذه الإتفاقية للتماشي مع أية معاهدة متعددة الأطراف خاصة بالنقل الجوي والتي يمكن أن تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين .

**(١٨) المادة**

**الإنهاء**

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة في أي وقت وبالطرق الدبلوماسية بأنه قرر إنتهاء هذه الإتفاقية ، على أن يتم بإبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني . ويتنهى العمل بهذه الإتفاقية بعد مرور اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم سحب إخطار الإنتهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسليم للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار .

**(١٩) المادة**

**التسجيل**

تسجل هذه الإتفاقية وأية تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

-٣ يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر بموجب الفقرة

(٢) من هذه المادة .

-٤ إذا استمر أي من الطرفين المتعاقدين أو إذا استمرت مؤسسة

النقل الجوي المعنية من أي من الطرفين المتعاقدين في عدم

الإمتثال للقرارات الصادرة بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة ،

جاز للطرف المتعاقد الآخر أن يحدد ويوثق أو يلغي أية

حقوق كان قد منحها بموجب هذه الإتفاقية للطرف المتعاقد

المختلف أو لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المختلفة التابعة

لذلك الطرف المتعاقد .

المادة (١٦)

تعديل الإتفاقية

إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي من أحكام هذه الإتفاقية يجوز له أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . وقبلاً هذه المشاورات بين سلطات الطيران شفاهة أو كتابة خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم الطلب المكتوب إلا إذا تلقى كلاً الطرفين المتعاقدين على تمديد هذه الفقرة . وأية تعديلات يتم الاتفاق عليها تصبح سارية المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها بالطرق الدبلوماسية .

المادة (١٥)

تسوية المنازعات

-١ إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية وجب عليهما أولاً محاولة تسويتها بالتفاوض .

-٢ فإذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الإتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، أو بحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة ممكرين يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له وبختار المحكمان المعينان المحكم الثالث . وعلى كل طرف متعاقد أن يعين محكماً له خلال فترة سنتين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة الإنفصال بالطرق الدبلوماسية من الطرف الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم ، ويتم تعين المحكم الثالث خلال فترة سنتين (٦٠) يوماً أخرى . فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم أو المحكمين بحسب الأحوال . وفي جميع هذه الحالات يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثلاثة وأن يرأس هيئة التحكيم .

**(١٢) المادة  
تحديه الإحصاءات**

تزود سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد ، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في الحمولة المنقولة على الخطوط المنتفق عليها .

**(١٤) المادة  
المشاورات**

-١ تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية ومراعاة تطبيقها بصورة مرضية ، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها لتعديل تلك الأحكام إذا اكتفى الأمر ذلك .

-٢ يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر الدخول في مشاورات شفاهة أو كتابة ، وتبادر هذه المشاورات خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم الطلب المكتوب ، إلا إذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على تمديد هذه الفترة .

المادة (١٢)

الفرس التجارية وتحويل الإيرادات

- ١ يحق لآية مؤسسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين أن تتعامل في بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة ومن خلال وكلاء لها وذلك بمعرفتها واختياراتها . ويحق لهذه المؤسسة أن تبيع خدمات النقل بعملة ذلك الإقليم أو بعملات بلدان أخرى قبل التحويل الحر وذلك إلى الحد الذي تسمح به القوانين الوطنية ، كما يمكن لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات بحرية وبعملات أخرى مقبولة من تلك المؤسسة .
- ٢ يمنع كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر وعلى أساس سعر الصرف الرسمي لفائض الإيرادات عن المصروفات والضرائب الذي تتحققه في إقليم الطرف المتعاقد الأول مقابل نقل الركاب والبضائع والبريد .
- ٣ وفي حالة عدم وجود سعر صرف رسمي يتم التحويل على أساس الأسعار المساعدة في سوق الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية .

المادة (١١)

تمثيل مؤسسة النقل الجوي

- ١ يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ، على أساس المعاملة بالمثل وطبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة ، أن تحضر وتسأل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثليها وموظفي جهازها التجاري والتشغيلي والفنى اللازمين لتشغيل الخطوط المنفذ عليها .
- ٢ يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وحسب اختيارها أن تغطي احتياجاتها من الموظفين إما عن طريق جهازها الوظيفي الخاص بها أو باستخدام خدمات أي من الهيئات والشركات أو مؤسسات النقل الجوى الأخرى التي تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .
- ٣ يخضع الممثلون والموظفو المشار إليهم في الفقرة (١) من هذه المادة لقوانين ونوازع الطرف المتعاقد الآخر ، وأنه تمشيا مع هذه القوانين وللوازع يقوم كل طرف متعاقد وعلى أساس المعاملة بالمثل وبعد أدنى من التأخير بمنع هؤلاء الممثلين والموظفين تراخيص التشغيل الضرورية وتأشيرات الزيارة والوثائق المشابهة الأخرى .

- ٤- عند تقديم أية تعرفات فيها تصبح مسارية المفعول بعد إعتمادها من سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين . وفي حالة عدم إعلان سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين عن عدم موافقتها خلال ثلاثة (٣٠) يوماً من تاريخ تقديم التعرفات ، تعتبر هذه التعرفات أنها قد اعتمدت . وفي حالة بقائه المدة المحددة لتقديم التعرفات طبقاً للفقرة (٢) أعلاه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين أن تتفق على تقليل المدة التي يلزم فيها الإخطار بعد الموافقة عن ثلاثة (٣٠) يوماً .
- ٥- تخضع التعرفات التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإقليم دولة أخرى ليست طرفاً متعاقداً لموافقة سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد الآخر وفي تلك الدولة بشرط أن لا تختلف التعرفة التي تتقاضاها سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد عن التعرفة التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة لهذا الطرف المتعاقد والخاصة بالخدمات بين نفس النقاط . وتقوم مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد بتقديم هذه التعرفات إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طبقاً لاحتياجاتها . ويجوز سحب الموافقة على هذه التعرفات خلال فترة إخطار لا تقل عن خمسة عشر (١٥) يوماً بشرط أن يسمح الطرف المتعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينة المختصة بتطبيق نفس التعرفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة له والخاصة بالخدمات بين نفس النقاط .

أ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقدين الذي  
غير مؤسسة النقل الجوي .

ب) احتياجات الحركة في المناطق التي تمر خلالها مؤسسة النقل  
الجوي بعد مراعاة خطوط النقل الجوي المحلية والإقليمية .  
ج) احتياجات التشغيل لمؤسسة النقل الجوي العابرة .

المادة (١٠)

التعريفات

-١ تحدد التعريفات المطبقة بين إقليمي الطرفين المتعاقدين في  
مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها  
تكلفة التشغيل ومصالح المستخدمين والربح العادل ونوعية  
الخدمة والتعريفات التي تتضمنها مؤسسات النقل الجوي الأخرى  
التي تعمل على الطرق المحددة في الملحق كلها أو جزء  
منها .

-٢ يجوز لسلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين أن  
تطلب بأنه يجب أن تقدم إليها التعريفات على الخطوط المنفق  
عليها لاعتمادها وذلك قبل موعد المقترح لبدء العمل بها  
بستين (٦٠) يوماً على الأقل إلا إذا سمحت سلطات الطيران  
بإنفاذ هذه المدة .

-٣ تحدد هذه التعريفات بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعنية  
التابعة لكلا للطرفين المتعاقدين . وعلى كل حال ، فإن مؤسسة  
النقل الجوي المعنية سوف لن تمنع من إفتتاح آية تعرفة ،  
وكذلك سلطات الطيران لن تمنع هي الأخرى من إعتماد هذه  
التعرفة .

المادة (٩)

المبادئ، التي تضع تحفظ الملاحة المتفق عليها

- ١ يجب أن تناح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين فرص عائلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها .
- ٢ على مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط المتفق عليها التي تشغليها على نفس الطرق كلها أو جزء منها .
- ٣ يجب أن تتناسب الخطوط المتفق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين مع احتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة في الملحق ، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتواعدة بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع والتبريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي .
- ٤ يجب أن يتم نقل الركاب والبضائع والتبريد سواء في حالة الأخذ من أو الإلزام في نقاط وردة في الطرق المحددة في الملحق في أقاليم دول أخرى وفقا للمبادئ العامة التي تفرض بأن تتناسب الحمولة مع : -

ج) عندما تمون بها الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي  
المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد  
الآخر لغرض الاستهلاك عند تشغيلها على الخطوط المتفق  
عليها .

سواء استهلكت هذه المواد بالكامل أم لم تستهلك في إقليم  
الطرف المتعاقد الذي منح هذه الإعفاءات بشرط عدم  
تحويل ملكية هذه المواد في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .

٤- لا يجوز إزالة المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك المواد  
والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل  
الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف  
المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في ذلك الإقليم .  
وفي هذه الحالة ، يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد  
والمؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها  
أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقاً للوائح الجمركية .

المادة (٨)

الرسوم المترتبة ونحوها من الفرائض

-١ يعفي كل طرف متعاقد وعلى أساس المعاملة بالمثل طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر وإلى أقصى حد ممكן طبقاً لقانونه الوطني من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب ورسوم التفتيش والرسوم الوطنية الأخرى وكميات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار بما فيها المحركات ومعدات الطائرات المعتادة وخزين الطائرة ( بما في ذلك المشروبات والدخان والمنتجات المعدة للبيع للركاب بكميات محدودة أثناء الرحلة ) وكذلك المواد الأخرى المخصصة للاستهلاك على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها على الخطوط المنفذ عليها .

-٢ تطبق الإعفاءات المنوحة بموجب هذه المادة على المواد المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة وذلك :-

- (أ) عند دخولهاإقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة أو نيابة عن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- (ب) عند بقائها على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين عند وصولهما إلى مغادرتهاإقليم الطرف المتعاقد الآخر .

- ٥ على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر للدخول في ترتيبات إجرائية متوازنة والتي بوجبها تقوم سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين بتنقييم إجراءات الأمان في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والتي يطبقها مشغلو الطائرات بالتناسب للرحلات المتوجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول .
- ٦ في حالة حدوث أو تهديد بحوادث استثناء غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تمهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحالة أو التهديد بحوادثها بسرعة وأمان .
- ٧ إذا واجه أحد الطرفين المتعاقدين صعوبة في تطبيق أحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة ، جاز لسلطات الطيران لدى هذا الطرف المتعاقد أن تطلب إجراء مشاورات عاجلة بهذا الشأن مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

-٢- يجب على الطرفين المتعاقدين ، في علاقتهما المتبادلة ، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك إلى المدى الذي تطبق فيه هذه الأحكام عليهما ، وأن يطلب الطرفان المتعاقدان من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة متار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة فيإقليميهما وكذلك مشغلي المطارات فيإقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

-٤- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو مغادرة إقليميه أو أجزاء التواجد فيه . وعلى كل طرف متعاقد أن يتتأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة فيإقليميه بشكل فعال لحماية الطائرات وتنفيذ الركاب وطاقم القيادة والمواد محمولة باليد والأمتنة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل . كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين ضد الطيران المدني .

المادة (٧)

أمن الطيران

- ١ تمشياً مع حقوقهما والتزاماتها بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد جميع أشكال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية . ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتها بموجب القانون الدولي ، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ ، والمعاهدة الخاصة بمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ م .
- ٢ يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروع ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقتها ضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

-٤ يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر والخاصة بمتطلبات الطيران وطاقم الطائرة والطائرة نفسها وتشغيل مؤسسة النقل الجوي المعينة . وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لم يتم بتوفير وتطبيق معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات بشكل فعال إلى المستوى الذي يعادل على الأقل شرط الحد الأدنى للمعايير الذي تنص عليه المعاهدة ، وجب عليه إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب اتباعها للتقييد بذلك الحد الأدنى للمعايير ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب . ويحق لكل طرف متعاقد وقف وإلغاء أو تحديد ترخيص التشغيل أو التصریح الفنی لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك في حالة أن الطرف المتعاقد الآخر لم يتم باتخاذ مثل هذا الإجراء المناسب في مدة زمنية معقولة .

- لا يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرون مباشرةً (تراتزيت)  
لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لأي تفتيش إلا في حالات خاصة  
تعلق بأمن الطيران ورقابة المخدرات . وتغفى من الرسوم  
الجمالية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع العابرة  
مباشرةً .

**المادة (٦)**

الاعتراض والشهادات والرخص

- ١- تعتبر شهادات الجداره الجوية وشهادات الكفاءة والرخص  
الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والمسارية  
المفعول معترفاً بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لفرض  
تشغيل الخطوط المنقولة إليها ، بشرط أن تكون تلك الشهادات  
أو الرخص التي تم إصدارها أو اعتمادها مطابقة للمعايير التي  
تنص عليها المعاهدة . وعلى أيهـ حال ، فان لكل طرف متعاقد  
الحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنع  
مواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر لفرض الطيران فوق  
إقليمه أو الهبوط فيه .

المادة (٥)

تطبيق القوانين ولوائح وقواعد

- ١ تسري قوانين ولوائح وقواعد كل طرف متعاقد المتعلقة بدخول وبقاء ومقدار الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية إلىإقليمه ومنه أو المتعلقة بتشغيل وملحمة هذه الطائرات على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند دخولها إلى ذلك الإقليم وبقائها فيه و MAGA hera له .
- ٢ تسري قوانين ولوائح وقواعد كل طرف متعاقد المتعلقة بالدخول والتخلص والترانزيت والهجرة وجوازات المسفر والجمارك والحجر الصحي على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر وعلى أطقم الطائرات والركاب والبضائع والبريد وذلك عند دخولهم إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد وبقائهم فيه و MAGA hera لهم له .
- ٣ لا يجوز لأي طرف متعاقد عند تطبيق اللوائح الخاصة بالجمارك والهجرة والحجر الصحي ولوائح المشابهة الأخرى أن يميز في المعاملة بين مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أيه مؤسسة نقل جوي أخرى وبين مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر والمشفقة في خطوط جوية دولية مماثلة .

المادة (٤)

إلغاء وتمحيد تراخيص التشغيل

- ١- يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد وسب تراخيص التشغيل المشار إليها في المادة (٣) من هذه الإتفاقية والخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وإلغاء أو تعليق هذه التراخيص أو فرض الشروط بشكل مؤقت أو دائم :
- أ) إذا فشلت هذه المؤسسة في أن تقدم لسلطات الطيران لدى ذلك الطرف المتعاقد ما يثبت أهليتها التي تتصل عليها القوانين واللوائح والقواعد التي تطبقها تلك السلطات بصورة عادلة ومحقولة طبقاً لأحكام المعاهدة .
- ب) إذا قصرت المؤسسة في اتباع القوانين واللوائح والقواعد المعمول بها لدى ذلك الطرف المتعاقد .
- ج) إذا لم تلتزم سلطات الطيران لدى ذلك الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه . أو
- د) إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة في هذه الإتفاقية .
- ٢- إذا لم يكن العمل الفوري ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح والقواعد المشار إليها أعلاه ، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (١٤) من هذه الإتفاقية .

المادة (٣)  
التعيين والتبريم

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخطوط المنقولة عليها وسحب أو تغيير هذه التعيينات .
- ٢- على سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم هذا الإنذار أن تصدر بدون تأخير تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي المعينة على الخطوط المنقولة إليها مع مراعاة أحكام المادة (٤) من هذه الإتفاقية .
- ٣- يجوز لمؤسسة النقل الجوي عند تسلم هذا الترخيص أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المنقولة إليها بشكل كلي أو جزئي بشرط أن تتقيّد تلك المؤسسة بتطبيق أحكام هذه الإتفاقية .

(ز) (الإقليم) : يكون له نفس المضى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة ، ولكن بالنسبة لنيوزيلندا لا يشمل الإقليم جزر الكوك ونيبوي وتوكيلادو .

المادة (٢)  
منع المغلوظ

-١ يمنع كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بفرض

تشغيل خطوط جوية دولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة

التابعة للطرف المتعاقد الآخر :-

أ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الأول دون الهبوط فيه .

ب) الهبوط في الإقليم المذكور لأغراض غير تجارية .

ج) الهبوط في الإقليم المذكور لغرض أخذ وإزال حركة دولية من ركاب وبضائع وبريد على حدة أو مجتمعة وذلك عند تشغيلها خطوطاً متفقاً عليها .

-٢ ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يخول مؤسسة النقل

الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع

وبريد نظير مكافأة أو أجر من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف .

(المادة ١)

تعاريف—مقدمة

في تطبيق هذه الإتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني

الموضحة قرير كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :

أ) **سلطان الطيران** : تعيي الوزير المسؤول عن الطيران المدني أو أي شخص أو هيئة أخرى يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها حالياً السلطات المنكورة .

ب) **الخطوط المتفق عليها** : تعيي الخطوط الجوية المنتقمة على الطرق المحددة في ملحق هذه الإتفاقية وذلك لغرض نقل ركاب وبضائع وبريد على حدة لمجتمعه .

ج) **الإتفاقية** : تعني هذه الإتفاقية ولحقتها وآية تعديلات لها .

د) **المعاهدة** : تعني معاهدة للطيران المدني الدولي التي عرضت للتتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأى تعديل للملحق أو المعاهدة يتم طبقاً للمادتين (٩٠) و (٩٤) منها طالما أن هذه الملحق والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين .

هـ) **مؤسسة النقل الجوي المعيبة** : تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها والتوصيات لها طبقاً للمادة (٣) من هذه الإتفاقية .

و) **التعريفات** : تعني الأسماء التي تدفع نقل الركاب والأئمدة والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك أجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى ولا يدخل في ذلك مقابل وشروط نقل البريد .

ي) **خطوط جوية دولية أو مؤسسة نقل جوي والمصبوط الغواص غير التجارية** : تكون لها نفس المعنى المحددة لها في المادة (١٦) من المعاهدة .

لما كانت حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة نيوزيلندا  
وال المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين طرفين في معاهدة الطيران  
المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من  
ديسمبر ١٩٤٤ م

ورغبة منها في عقد اتفاق بغرض إنشاء خطوط جوية بين إلليمهما  
وما وراءها .  
ورغبة منها في تحقيق أقصى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي  
الدولي .  
فقد اتفقنا على ما يأتي :-

[ ARABIC TEXT — TEXTE ARABE ]

إِنْتَفَاقِيَّةُ  
بَيْنَ  
حُكُومَةِ دُولَةِ الْإِمَارَاتِ الْعَرَبِيَّةِ الْمُتَّحِدَةِ  
وَ  
حُكُومَةِ نِيُوزِيلَانْدِ  
فِي شَأْنِ  
الْخَدْمَاتِ الْجَوِيَّةِ

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

**ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DES EMIRATS ARABES UNIS ET LE  
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE**

Le Gouvernement des Emirats arabes unis et

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande

Désignés ci-après par les "Parties";

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces territoires,

Désireux de garantir au plus haut degré la sûreté et la sécurité du transport aérien international,

*Article 1. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

(a) L'expression "autorités aéronautiques" signifie le Ministre chargé de l'aviation civile ou toute personne ou organe chargé d'exercer ces fonctions par ledit Ministère,

(b) L'expression "services convenus" signifie les services aériens réguliers assurés sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, conjointement ou séparément;

(c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements y relatifs;

(d) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux parties contractantes;

(e) L'expression "entreprise désignée" s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;

(f) L'expression "tarif" signifie le prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les prix et les conditions concernant les services d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et conditions applicables à un transport du courrier;

(g) Les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien", et "escale non commerciale", ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

(h) L'expression "territoire" a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, ce terme exclut les îles Cook, Nioué et Tokélaou.

*Article 2. Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante :

- (a) droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- (b) droit de faire des escales non commerciales sur son territoire; et
- (c) droit de faire sur son territoire des escales aux fins d'embarquer et de débarquer, dans le cadre de l'exploitation des routes indiquées dans l'annexe et en trafic international, des passagers, du fret et du courrier, conjointement ou séparément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise désignée de l'une des parties contractantes, le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie, des passagers, du fret et du courrier transportés à titre onéreux vers un autre point du territoire de l'autre partie contractante.

*Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services convenus ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et sous réserve de l'article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie accorderont avec un minimum de formalités, les autorisations et les permissions appropriées à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées leur permettant d'exploiter les services convenus en vue desquels elles auront été désignées.

3. Toute entreprise ayant reçu une telle autorisation pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus en tout ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions du présent accord qui lui sont applicables.

*Article 4. Révocation et limitation de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante auront le droit de refuser l'autorisation visée à l'article 3 du présent accord aux entreprises désignées par l'autre partie, d'annuler ou de suspendre cette autorisation ou d'imposer des conditions à titre provisoire ou permanent:

- (a) Si l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation ou par la réglementation que les autorités aéronautiques de cette partie contractante appliquent normalement et à bon escient conformément à la convention;
- (b) Si cette entreprise contrevient aux lois et règlements de cette partie contractante;

(c) Si elles n'ont pas l'assurance qu'une part importante et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou par ses ressortissants;

(d) Si l'entreprise n'exploite pas les services dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infraction aux dispositions des lois et règlements visés plus haut, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne pourront s'exercer qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, conformément à l'article 14 du présent Accord.

*Article 5. Application des lois, règlements et règles*

1. Les lois et règlements et règles d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant des services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'entrée, au séjour et au départ de ces aéronefs.

2. Les lois et règlements et règles d'une Partie contractante concernant l'admission, le contrôle, le transit, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine devront être appliqués sur ce territoire par toute entreprise désignée par l'autre partie lors du transit, de l'entrée, du séjour et du départ des passagers et équipages, du fret et du courrier.

3. Aucune des Parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ou à une autre compagnie aérienne une préférence dont ne bénéficierait pas une compagnie désignée de l'autre Partie engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et de ses autres règlements analogues.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct par le territoire de l'une des parties contractantes et qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne feront l'objet d'aucun contrôle, si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne, de contrôle des stupéfiants ou encore dans des circonstances spéciales.

Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés de droits de douane et des autres taxes similaires.

*Article 6. Reconnaissance des certificats et permis*

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens internationaux visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences encore délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes qui pourraient être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie contractante en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées; elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie contractante, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

#### *Article 7. Sécurité aérienne*

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement où la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Elle prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie

contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière à l'aviation civile.

5. Chaque Partie examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie d'instaurer des mesures administratives réciproques qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leurs propres évaluations des mesures de sécurité nécessaires aux opérateurs de vols concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait la dite demande dans le territoire de l'autre Partie

6. En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

*Article 8. Droits de douane et autres redevances*

1. Sur une base de réciprocité et autant que le permet sa législation, chaque partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre partie l'exemption des restrictions à l'importation et l'exonération des droits de douane, des droits d'excise, des frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles et lubrifiants, les fournitures techniques immédiatement consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement courant des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, tabacs et autres produits destinés à être vendus aux passagers en quantités limitées pendant le vol), et autres fournitures destinées à être consommées ou utilisées exclusivement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien courant des aéronefs de toute entreprise désignée de l'autre partie contractante qui exploite les services convenus.

2. Les exonérations visées par le présent article s'appliqueront aux articles et fournitures énumérés au paragraphe 1 du présent article qui seront :

(a) introduits sur le territoire de l'une des parties contractantes par toute entreprise désignée de l'autre partie ou pour son compte;

(b) conservés à bord des aéronefs de toute entreprise désignée de l'une des parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre partie ou au départ de ce territoire;

(c) embarqués à bord des aéronefs de toute entreprise désignée de l'une des parties contractantes sur le territoire de l'autre partie et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces articles et fournitures soient ou non utilisés ou consommés en totalité sur le territoire de la partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur ce territoire.

3. L'équipement de bord courant ainsi que les matériels et fournitures demeurant normalement à bord des aéronefs de toute entreprise désignée de l'une des parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conforme à la réglementation douanière.

*Article 9. Principes régissant l'exploitation  
des services convenus*

1. Les entreprises désignées par les deux parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions égales et équitables les services convenus.

2. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chacune des parties contractantes prendront en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services convenus que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux parties contractantes devront être étroitement adaptés au besoin du public en matière de transport sur les routes indiquées en annexe; ils devront viser essentiellement à fournir, pour un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour répondre à la demande courante et normalement prévisible en matière de transport de passagers, de fret et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante ayant désigné l'entreprise.

4. Le transport de passagers, de fret et de courrier, tant embarqués que déchargés en des points des routes indiquées en annexe situés sur le territoire de pays tiers, s'effectuera conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

- (a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la partie contractante ayant désigné l'entreprise;
- (b) aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;
- (c) aux exigences de l'exploitation de services directs.

*Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux parties contractantes seront établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs à prendre en considération, y compris le coût de l'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, la qualité du service et, s'il y a lieu, les tarifs des autres entreprises qui desservent en totalité ou en partie les routes indiquées en annexe.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des parties contractantes pourront exiger que les tarifs applicables à un service convenu leur soient soumis en vue de leur approbation (sous la forme qu'elles pourront chacune demander), auquel cas le dépôt des tarifs sera effectué au moins soixante (60) jours avant la date d'entrée en vigueur projetée, à moins que les autorités aéronautiques n'en autorisent le dépôt avec un préavis plus court.

3. Ces tarifs pourront être concertés entre les entreprises de transport aérien désignées par les deux parties contractants, qui en solliciteront l'approbation. Toutefois, il ne sera pas interdit à une entreprise désignée de proposer unilatéralement un tarif, ni aux autorités aéronautiques de l'approuver.

4. Si des tarifs doivent être déposés, ils ne prendront effet qu'après avoir été approuvés par les autorités aéronautiques des deux parties contractantes. Si les autorités aéronautiques d'aucune partie contractante n'ont exprimé leur désaccord dans les trente (30) jours à compter la date du dépôt, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes pourront convenir que le délai de signification d'un éventuel désaccord sera inférieur à trente (30) jours.

5. Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée de l'une des parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre partie et celui d'un Etat tiers devront être approuvés par les autorités aéronautiques de l'autre partie et par celles de l'Etat tiers, étant entendu toutefois que ces autorités ne devront pas imposer des tarifs différents de ceux pratiqués par leurs propres entreprises de transport aérien pour des services assurés entre les mêmes points. Une entreprise désignée d'une partie contractante devra soumettre ces tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante en se conformant à leurs prescriptions. L'approbation desdits tarifs pourra être retirée moyennant un préavis de quinze (15) jours au moins, à condition toutefois que la partie contractante concernée autorise l'entreprise en question à appliquer les mêmes tarifs que ses propres entreprises pour des services assurés entre les mêmes points.

#### *Article 11. Représentation des entreprises*

1. Toute entreprise désignée par l'une des parties contractantes sera autorisée, sur la base de la réciprocité et sous réserve du paragraphe 3 du présent article, à faire venir et à installer sur le territoire de l'autre partie contractante ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique pour les besoins de l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être couverts par son propre personnel ou en faisant appel à une autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre partie contractante et autorisée à assurer les services en question sur ce territoire.

3. Les représentants et les membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article seront assujettis aux lois et règlements de l'autre partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chacune des parties contractantes devra, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, accorder les autorisations d'emploi nécessaires, les visas des visiteurs et les autres documents similaires aux représentants et aux personnels en question.

*Article 12. Activités commerciales et transferts de fonds*

1. L'entreprise désignée par chacune des parties contractantes aura le droit de vendre des titres de transport sur le territoire de l'autre partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents. Elle aura le droit de vendre ces titres dans la monnaie du territoire ou, dans la mesure autorisée par la législation nationale, en devises librement convertibles d'autres pays; de même, toute personne pourra librement acheter ces titres de transport et s'acquittera du paiement en devises acceptées par l'entreprise.

2. Chaque partie contractante accorde à toute entreprise désignée de l'autre partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes excédant ses dépenses qui sont rapportées par le transport de passagers, de courrier et de fret sur le territoire de la première partie.

3. Ces transferts seront effectués sur la base du taux de change officiel des devises ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux en vigueur sur le marché des devises.

*Article 13. Statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre partie, les états périodiques et autres documents statistiques normalement nécessaires pour vérifier la capacité correspondant aux services convenus.

*Article 14. Consultation*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre pour s'assurer de l'application et du bon respect des dispositions du présent Accord et aussi, si nécessaire, pour y apporter des modifications.

2. Chaque partie contractante pourra demander des consultations qui pourront avoir lieu oralement ou par correspondance et devront commencer dans les soixante (60) jours qui suivront la réception d'une demande écrite, à moins que les deux parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long.

*Article 15. Règlement des différends*

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord entre les parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par la négociation, elles pourront convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, à moins que l'une ou l'autre ne le soumette à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chacune des parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque partie nommera son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception d'une notification de l'autre partie par la voie diplomatique de son intention de soumettre le différend à l'arbitrage, et le troisième arbitre sera nommé dans les soixante jours qui suivent la désignation des deux premiers arbitres. Si l'une ou l'autre des parties

ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des parties pourra demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal d'arbitrage.

3. Les parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une ou l'autre des parties contractantes manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article et aussi longtemps qu'elle le fera, l'autre partie pourra limiter, suspendre ou annuler tous droits ou priviléges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la partie contractante défaillante (ou la ou les compagnies désignées de cette partie contractante).

#### *Article 16. Modification de l'accord*

Si l'une ou l'autre des parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre partie. Ces consultations pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, soit oralement, soit par correspondance, et devront débuter dans les soixante (60) jours qui suivront la réception d'une demande écrite, à moins que les deux parties ne conviennent d'un délai plus long. Toute modification ainsi adoptée entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

#### *Article 17. Conventions multilatérales*

Le présent Accord sera modifié pour être conforme à toute convention multilatérale qui pourrait s'imposer aux deux parties contractantes.

#### *Article 18. Dénonciation*

Chacune des parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par voie diplomatique à l'autre partie sa décision de dénoncer le présent Accord; cette décision devra être notifiée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze (12) mois à compter de la réception par l'autre partie de cette notification, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre partie contractante n'accuse pas réception de cette notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après qu'elle l'aura été par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 19. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Entrée en vigueur*

Le présent Accord sera applicable à la date de sa signature et entrera en vigueur lorsque les deux parties contractantes se seront informées que les formalités constitutionnelles requises pour son entrée en vigueur ont été accomplies.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Dubaï le 1er mars 1998 en anglais et en arabe, les deux textes faisant foi. En cas de différence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

ALEXANDER LOCKWOOD SMITH  
Ministre du Commerce international

Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

AHMED HUMAID AL TAYER  
Ministre des Communications

## ANNEXE

### TABLEAU DES ROUTES

1. Routes à desservir dans les deux sens par les entreprises désignées des Emirats arabes unis:

Points dans les Emirats arabes unis - n'importe quel point intermédiaire- points en Nouvelle-Zélande et n'importe quel point au-delà

2. Routes à desservir dans les deux sens par les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande :

Points en Nouvelle-Zélande - n'importe quel point intermédiaire- points dans les Emirats arabes unis et n'importe quel point au-delà.

Des points peuvent être omis sur un quelconque ou la totalité des vols à condition que chaque service commence ou se termine sur le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise en question.