

No. 39436

**Belgium
and
United Arab Emirates**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the United Arab Emirates for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories (with annex). Abu Dhabi, 5 March 1990

Entry into force: *24 December 2002 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Arabic and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 7 July 2003*

**Belgique
et
Émirats arabes unis**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Émirats arabes unis en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Abou Dhabi, 5 mars 1990

Entrée en vigueur : *24 décembre 2002 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *arabe et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 7 juillet 2003*

ملحق
جدول الطررق

جدول الطررق رقم (٢) :

الطررق الجوية التي يجوز لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة لدولة الامارات العربية المتحدة التشغيل عليها :

نقاط الهفادرة في دولة الامارات العربية المتحدة	نقاط متوسطة	نقاط في بلجيكا	نقاط فيما وراء بلجيكا
نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة . (عبر الدوحنة البحرين ومستقط)	تحدد فيما بعد	نقاط في بلجيكا	تحدد فيما بعد

ملاحظات :

- ١- يجوز لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي الممينة حسب رغبتها الفاء نقاط متوسطة او نقاط فيما وراء على اي من الطررق المحددة في اي من او جميع رحلاتها .
- ٢- ليس من الضروري التشغيل إلى النقاط المتوسطة او النقاط فيما وراء على اي من الطررق المحددة بنفس الترتيب المحدد ، شريطة تسيير الرحلات الممينة على طريق مباشر معقول .
- ٣- يجوز لاي من مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي الممينة إنهاء أي من خدماتها المتفق عليها في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .
- ٤- يجوز لاي من مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي الممينة التشغيل على نقاط لم يرد ذكرها شريطة ان يتم ذلك بدون ممارسة حقوق نكل بين هذه النقاط و اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

ملحق
جدول الطرق

جدول الطرق رقم (1) :

الطرق الجوية التي يجوز لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة
لبلجيكا التشغيل عليها :-

نقاط المفادرة في بلجيكا	نقاط متوسطة	نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة	نقاط فيما وراء دولة الامارات العربية المتحدة
نقاط في بلجيكا	تحدد فيما بعد	نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة	تحدد فيما بعد

ملاحظات :

- 1- يجوز لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي الممينة حسب رغبتها الفاء نقاط متوسطة
او نقاط فيما وراء على أي من الطرق المحددة في أي من اوجميع رحلاتها .
- 2- ليس من الضروري التشغيل إلى النقاط المتوسطة او النقاط فيما وراء على أي
من الطرق المحددة بنفس الترتيب المحدد ، شريطة تسيير الرحلات الممينة
على طريق مباشر معقول .
- 3- يجوز لأي من مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي الممينة إنهاء أي من خدماتها
المتفق عليها في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .
- 4- يجوز لأي من مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي الممينة التشغيل على نقاط لم
يرد ذكرها شريطة أن يتم ذلك بدون ممارسة حقوق نلل بين هذه النقاط واقليم
الطرف المتعاقد الاخر .

المادة (٢٢)

تاريخ نفاذ الاتفاقية

يتم التصديق على هذه الاتفاقية ، وفقا للاجراءات الدستورية المعمول بها في بلد كل من الطرفين المتعاقدين وتميح الاتفاقية سارية المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها بين الطرفين المتعاقدين بالطرق الدبلوماسية .

حررت هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين باللغتين العربية والانجليزية ، ولكل منهما قوة السند الاصلي ويحتفظ كل طرف بنسخة واحدة للعمل بها .

ووقعت هذه الاتفاقية في مدينة ابوظبي

بتاريخ الثامن من شعبان ١٤١٠ هـ الموافق ٥ مارس ١٩٩٠ م .

عن حكومة
دولة الامارات العربية المتحدة

محمد سعيد الملا
وزير المواصلات

عن حكومة
مملكة بلجيكا

روبرت يوربان
وزير التجارة الخارجية

المادة (٢١)

الملاحق

تمتبر ملاحق هذه الاتفاقية جزءا لا يتجزأ منها ، واية إشارة إلى هذه الاتفاقية تعني الاشارة إلى الملاحق المذكورة ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

المادة (٢٠)

الانتهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أي وقت بأنه قرر إنهاء هذه الاتفاقية ، على أن يتم إبلاغ هذا الاخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني . وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد مرور إثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر للاخطار ما لم يتم سحب إخطار الانهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل إنتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر بتسلمه للاخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار .

المادة (١٩)

التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

تسجل هذه الاتفاقية واية تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة (١٨)

المعاهدات متعددة الأطراف

تمثل هذه الاتفاقية وملاحقها لتتماشى مع اية معاهدة متعددة الأطراف تسمح
بلزومة للطرفين المتعاقدين .

المادة (١٧)

التعديلات

- ١- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية بما في ذلك جداول الطرق الملحقة بها ، فعليه أن يطلب إجراء مشاورات وفقا لاحكام المادة (١٥) من هذه الاتفاقية .
- ٢- إذا كان التعديل متملقا بأحكام الاتفاقية وليس بجداول الطرق الملحقة بها ، فيجب أن تتم الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين وفقا للإجراءات الدستورية المتبعة في كل منهما ، ويصبح التعديل نافذ المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليه بالطرق الدبلوماسية .
- ٣- إذا إقتصر التعديل على الاحكام الواردة بجداول الطرق الملحقة بهذه الاتفاقية ، فيتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين ، ويصبح التعديل نافذ المفعول من تاريخ موافقة سلطات الطيران المشار اليها عليه .

المادة (١٦)

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 يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للنزاع عن طريق المفاوضات ، جاز لهما الاتفاق على حالته إلى شخص أو هيئة للعمل فيه ، فإذا لم يتفقا على ذلك يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين .
- ٣- تشكل هيئة التحكيم على النحو التالي :
 - على كل من الطرفين المتعاقدين أن يسمي محكماً له خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلّم أحد الطرفين المتعاقدين لطلب التحكيم من الطرف المتعاقد الآخر بواسطة الطرق الدبلوماسية .
 - على المحكمين أن يعيّنوا ، بالاتفاق بينهما ، حكماً ثالثاً خلال فترة ستين (٦٠) يوماً أخرى .
 - يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وهو الذي يرأس هيئة التحكيم ويحدد المكان الذي ستعقد فيه جلسات هيئة التحكيم .
 - إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تسمية محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم أو المحكمين حسب الأحوال .
- ٤- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار أو حكم يصدر استناداً إلى الفقرتين (٢ و ٣) من هذه المادة .
- وفي حالة عدم تنفيذ أي من الطرفين المتعاقدين لمثل هذا القرار ، سيكون للطرف المتعاقد الآخر الحق في تطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية .
- ٥- يتحمل الطرفان المتعاقدان نفقات هيئة التحكيم مناصلة بينهما .

المادة (١٥)

المشاورات

١- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح التعاون الوثيق لضمان تنفيذ احكام هذه الاتفاقية وملاحقتها ومراعاة تطبيقها بصورة مرضية ، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها لتعديل تلك الاحكام إذا اقتضى الامر ذلك .

٢- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ان يطلب من الطرف المتماقد الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة او كتابة ، وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين يوماً من تاريخ تسليم الطلب ، إلا إذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على مد أو تقصير هذه الفترة .

المادة (١٤)

النشاطات التجارية

يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تحضر وأن تستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، موظفي جهازها الإداري والفني والعمليات وغيرهم من المتخصصين اللازمين لتشغيل الخطوط الجوية ، وذلك وفقا لتوانين ولوائح هذا الطرف الخاصة بالدخول والإقامة والعمل .

المادة (١٣)

تحويل فائض الايرادات

- ١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الايرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر . وتتم هذه التحويلات طبقا للوائح الصرف الاجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الايرادات في اقليمه . ويتم التحويل على اساس اسعار الصرف الرسمية ، وفي حالة عدم وجود اسعار صرف رسمية يتم التحويل على اساس الاسعار السائدة في سوق الصرف الاجنبي للمدفوعات الجارية ، ويسطبق ذلك في اليوم الذي تتقدم فيه مؤسسة النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الاخر بطلب التحويل .
- ٢- إذا فرض احد الطرفين المتعاقدين امة قيود على تحويل فائض الايرادات عن المصروفات الذي تحققه مؤسسات النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر، كان لهذا الطرف الحق في فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الذي فرض تلك القيود .
- ٣- إتفق الطرفان المتعاقدان على الاتصال بالسلطات المعنية في البلدين لابرام إتفاقية خاصة بتجنب الازدواج الضريبي على الارباح الناتجة عن نشاطات مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين .

المادة (١٢)

تقديم الاحصاءات

على سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين ان تطلب من مؤسسات النقل الجوي الممينة فيهما تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الاحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من اجل إعادة النظر في الحمولة التي تقلها مؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة لأي من الطرفين على الخطوط المتعلق عليها . ويجب ان تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التي نقلتها هذه المؤسسات على الخطوط المتعلق عليها وكذا منبع هذه الحركة ومقدمها النهائي .

- ٧- إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أية تعرفية تقدم لها وفقاً للفقرة (٤) من هذه المادة أو تحديد أية تعرفية وفقاً للفقرة (٦) من هذه المادة ، يجب فض النزاع بينهما وفقاً لاحكام المادة (١٦) من هذه الاتفاقية .
- ٨- تظل التعرفة المحددة وفقاً لاحكام هذه المادة سارية المفعول الى ان يتم تحديد تعرفية جديدة، ومع ذلك لايجوز ان يمتد الصل باية تعرفية لآكثر من إثني عشر شهراً بعد التاريخ المحدد لانتهاء العمل بها .
- ٩- دون إخلال بأحكام الفقرات السابقة من هذه المادة ، يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية عند ممارستها للنقل بموجب الحرية الخامسة على أي من القطاعات المتلق عليها أن تطبق نفس التعريفات التي تطبقها شركات الطيران التي تمارس الحريتين الثالثة والرابعة على تلك القطاعات ، على أن لا تقل تلك التعريفات أو ما يرتبط بها من شروط عن تلك المقررة بموجب حريتي النقل الجوي الثالثة والرابعة .

المادة (١١)

الترفضات

- ١- يقصد بامطلاح " ترفضة " في الفقرات التالية الاسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك اجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الاخرى ولا يدخل في ذلك مقابل وشروط نقل البريد .
- ٢- تحدد الترفضات التي تتقاضاها المؤسسات التابعة لطرف متعاقد للنقل إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الاخر في مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكلفة التشغيل والربح المعقول والترفضات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول الاخرى .
- ٣- تحدد الترفضات المشار اليها في الفقرة (٣) من هذه المادة ، إن امكن ، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي الممينة لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل على الطريق كله أو جزء منه ، ويتم هذا الاتفاق كلما امكن باستخدام إجراءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي الخاصة بتحديد الترفضات .
- ٤- يجب تقديم الترفضات التي يتم الاتفاق عليها الى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بخمسة واربعين يوما على الأقل ، ويجوز انقاص هذه المدة في الحالات التي تقتضي ذلك بشرط موافقة السلطات المذكورة .
- ٥- تصدر الموافقة على الترفضات صراحة ، وفي حالة عدم إعلان اي من سلطات الطيران عن عدم موافقتها خلال ثلاثين يوما من تاريخ تقديم الترفضات طبقا للفقرة (٤) من هذه المادة ، تعتبر هذه الترفضات انها قد اصبحت . وفي حالة انقاص المدة المحددة لتقديم الترفضات طبقا للفقرة (٤) ، يجوز لسلطات الطيران أن تتسلف على تقليل المدة التي يلزم فيها الاخطار بعدم الموافقة عن ثلاثين يوما .
- ٦- إذا لم يتم الاتفاق على ترفضة وفقا للفقرة (٣) من هذه المادة ، أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران خلال المدة المقررة وفقا للفقرة (٥) من هذه المادة بإخطار سلطات الطيران الاخرى بعدم موافقتها على ترفضة حددت طبقا لاحكام الفقرة (٣) المذكورة ، وجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين تحديد الترفضة بالاتفاق المشترك بينهما بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة لأية دولة اخرى تعتبر مشورتها مفيدة لهما .

كيتبع

المادة (١٠)

أمن الطيران

يوافق الطرفان المتماقدان على أن يقدم كل منهما للآخر أقصى مساعدة لمنع الاستيلاء، غير المشروع على الطائرات والأفعال الأخرى غير المشروعة التي تهدد أمن الطيران أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، ويتمهد الطرفان بالتزام كل منهما بأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ م، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء، غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١.

ويجب على الطرفين المتماقدين مراعاة الأحكام المطبقة في مجال أمن الطيران التي تقرها المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي حالة وقوع حوادث أو تهديدات للاستيلاء، غير المشروع على الطائرات أو وقوع أفعال أخرى غير مشروعة ضد الطائرات أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتماقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات وسرعة اجرائها بهدف إنها، هذه الحوادث أو التهديدات بسرعة وأمان.

المادة (٩)

توفير معلومات التشغيل

- ١- على مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي الممينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين أن تعرض على سلطات الطيران بالطرف المتعاقد الآخر جداول الرحلات متضمنة معلومات عن طراز الطائرات التي سيتم إستخدامها للموافقة عليها وذلك قبل بدء تسيير الخدمات على الطرق المحددة بوقت كاف .
- ٢- ويسري الحكم المشار إليه في هذه المادة على أية تعديلات لاحقة على جداول الرحلات المشار إليها تتم من قبل أي من الطرفين المتعاقدين .

المادة (أ)

المبادئ، التي تحكم تشغيل الخطوط المتلق عليها

١- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي الممينة من كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتلق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما وما وراءهما .

٢- على مؤسسات النقل الجوي الممينة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتلق عليها حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التي تشغيلها على نفس الطرق كلها أو جزء منها .

٣- يجب أن تتناسب الخطوط المتلق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي الممينة من كل من الطرفين المتعاقدين مع متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع والبريد من إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي أو القاصدة إليه . ويجب أن يتم نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد سواء في حالة الاخذ من أو الاشغال في نقاط واردة في الطرق المحددة في اقاليم دول غير تلك التي عينت المؤسسة / المؤسسات وفقا للمبادئ العامة التي تنفي بان تتناسب الحمولة مع :-

(أ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة (المؤسسات) .

(ب) احتياجات الحركة في المنطقة التي تمر خلالها الخطوط المتلق عليها ، وذلك بعد مراعاة خطوط النقل الأخرى التي تديرها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .

(ج) احتياجات مؤسسة النقل الجوي في عملياتها العابرة .

المادة (٧)

تطبيق القوانين واللوائح الوطنية

- ١- تسري قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول ومفادرة الركاب واطقم الطائرات والبضائع او البريد الى اقليهه ومنه ، وبمصلحة خاصة اللوائح المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والجمارك والنقد المتداول والاجراءات الطبية وإجراءات الحجر المحي على ما يفد الى إقليم الطرف المتعاقد أو يفادره أو يتواجد فيه من ركاب واطقم طائرات وبضائع بواسطة طائرات مؤسسة النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الاخر.
- ٢- تسري قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين على ملاحه وتشغيل طائرات مؤسسة النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الاخر عند دخولها الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر أو بقائها فيسه أو مفادرتها له .
- ٣- للسلطات المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين ان تلتش ، بدون ان تسبب تاخيرا غير معقول ، طائرات الطرف المتعاقد الاخر عند هبوطها أو اقلاعها ، ولها أيضا ان تلحص الشهادات والمستندات الاخرى المنصوص عليها في المعاهدة .

المادة (٦)

الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها

- ١- تمنى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم والغرامض الوطنية أو المحلية الأخرى طائرات مؤسسة النقل الجوي الممينة من أي طرف متعاقد التي تسيرها هذه المؤسسة على الخطوط الجوية الدولية ، وكذلك المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) لدى وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى إعادة تصديرها أو استخدامها على الجزء من الرحلة الذي يتم فوق ذلك الاقليم .
 - ٢- تمنى كذلك من الغرامض والرسوم المشار إليها في الفقرة (١) باستثناء الرسوم التي يتم تحميلها مقابل الخدمة المقدمة ، المواد الاتية :-
 - (أ) خزين الطائرات الذي تمون به في إقليم أي طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة والمستخدم في خط جوي دولي يديره الطرف المتعاقد الآخر .
 - (ب) قطع القياس التي يتم ادخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو اصلاح الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية بواسطة مؤسسات النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الآخر .
 - (ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات المغادرة والتابعة لمؤسسات النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الآخر والمستخدم في خط جوي دولي ، حتى ولو تم استعمالها على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تزودت منه الطائرات بها .
- ويجوز طلب وضع المواد المشار إليها في البنود (١) ، (ب) ، (ج) ، تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية .
- ٣- لايجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الاقليم . وفي هذه الحالة يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد والمؤن تحت اشراف السلطات المذكورة إلى أن يهاد تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقا للوائح الجمركية .
 - ٤- الرسوم التي يفرضها أي من الطرفين المتعاقدين أو تلك التي يسمح بفرضها على مؤسسة النقل الجوي الممينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات والمساعدات الملاحية التي يمارس رقابته عليها - يجب ان لا تكون اعلى من الرسوم التي تدفع من قبل مؤسسة النقل الجوي لذلك الطرف المتعاقد التي تقوم بتشغيل خطوط جوية دولية منتظمة .

المادة (٥)

الغاء أو وقف تراخيص التشغيل

- ١- يحق لكل طرف متعاقد الغاء ترخيص التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في اية حالة من الحالات الآتية :-
 - ١) إذا ثبت أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وادارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو لبت في يد رعاياه .
 - ب) إذا قصرت المؤسسة في إتباع القوانين أو اللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .
 - ج) إذا لم تكم المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية .
- ٢- إذا لم يكن الإلغاء الفوري أو الوقف أو فرض الشروط الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة ضروريا لمنح وقوع مخالفات جديدة للقوانين أو اللوائح ، فلا يجوز ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر طبقا للمادة (١٥) من هذه الاتفاقية .

المادة (١)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتعلق عليها على الطرق المحددة.
- ٢- على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم الاخطار المشار اليه في الفقرة السابقة أن يصدر بدون تأخير ترخيص التشغيل اللازم لمؤسسة النقل الجوي المهيمنة مع مراعاة احكام الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة .
- ٣- يجوز لسلطات الطيران المدني لدى احد الطرفين المتعاقدين ان تطلب من مؤسسة النقل الجوي المهيمنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات انه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها اللوائح والقواعد التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة والتي تكون متفقة مع أحكام المماهدة .
- ٤- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار اليه في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المهيمنة للحقوق المبينة في المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وادارتها العملية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .
- ٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تقوم بتشغيل الخطوط الجوية المتعلق عليها ، بشرط أن تكون التمرقة/التمرقات التي تم تحديدها طبقا لاحكام المادة (١١) من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة إلى هذا الخط .

المادة (٣)

حقوق النقل

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :-

- أ) الحق في عبور اقليمه دون الهبوط فيه ،
- ب) الحق في الهبوط في اقليمه لأغراض غير تجارية .

٢- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية بفرض انشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في القسم المخصص لذلك من جدول / جداول الطرق الملحقة بهذه الاتفاقية . ويطلق على هذه الخطوط والطرق " الخطوط المتعلقة عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي.

و تتمتع مؤسسات النقل الجوي الممينة من جانب كل طرف متعاقد في اثناء تشغيلها خطا متلفا عليه على أي طريق محدد بالإضافة الى الحقوق الموضحة في الفقرة (١) من هذه المادة - بالحق في الهبوط في اقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذه الاتفاقية وذلك لفرض اخذ وانزال ركاب وبضائع وبريد (على حدة او مجتمعة).

٣- ليس في نص الفقرة (٢) من هذه المادة ما يخول مؤسسة النقل الجوي الممينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب و بضائع وبريد نظير اجر أو مكافأة من إقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى داخل اقليم ذلك الطرف .

المادة (٢)

تطبيق المعاهدة

تخضع احكام هذه الاتفاقية للاحكام الواردة بالمعاهدة والمتعلقة بالخطوط الجوية الدولية .

المادة (١)

تعاريف

في تطبيق أحكام هذه الاتفاقية يلمد بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

(١) " المعاهدة " : تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة يتم طبقاً للمادتين (٩٠) و (٩١) منهما طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول أو صدق عليها الطرفان المتعاقدان .

(٢) " سلطات الطيران " : تعني بالنسبة إلى حكومة مملكة بلجيكا وزارة المواصلات أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها بمباشرة إختصاص معين متعلق بهذه الاتفاقية ، وبالنسبة إلى حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وزير المواصلات أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأية سلطة متعلقة بالطيران المدني .

(٣) " مؤسسة النقل الجوي الممينة " : تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً لأحكام المادة (٤) من هذه الاتفاقية .

(٤) " الاقليم " : بالنسبة إلى دولة ما يكون له نفس المعنى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة .

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

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاقية

بين

حكومة مملكة بلجيكا

و

حكومة دولة الامارات العربية المتحدة

في شأن

الخطوط الجوية بين اقليميهما وما وراءهما

-

لما كانت حكومة مملكة بلجيكا وحكومة دولة الامارات العربية المتحدة طرفين في معاهدة الطيران الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 م .

ورغبة منهما في عقد اتفاق مكمل للمعاهدة المذكورة ، بفرض إنشاء خطوط جوية بين اقليميهما وما وراءهما .

فقد اتفقتا على ما يأتي :-

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB
EMIRATES FOR THE PURPOSE OF ESTABLISHING AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Belgium and

The Government of the United Arab Emirates

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, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows :

Article 1. Definitions

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

1. the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and Amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

2. the term "aeronautical authorities" means in the case of the United Arab Emirates the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Minister in respect of civil Aviation and in the case of the Kingdom of Belgium, the Ministry of Communications and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Ministry of Communications in respect of this Agreement;

3. the term "designated airline" means an airline or airlines which have been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

4. the term "territory" in relation to State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

Article 2. Applicability of Chicago Convention

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

Article 3. Traffic rights

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

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule/Schedules annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 4. Designation of airlines

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in accordance with the provisions of the Convention.

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

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that tariff/tariffs established in accordance with Article 1 of this Agreement is/are in force in respect of this service.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorisation

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

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals;

b) in the case of failure by that airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;

c) in case the airline(s) otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in conformity with Article 15 of this Agreement.

Article 6. Exemption from customs and other duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircrafts stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other national or local duties/charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey performed over that territory.

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

3. Regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Con-

tracting 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.

4. Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other Contracting State shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.

Article 7. Applicability of national legislation

1. The laws and regulations of a Contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

2. The laws and regulations of a Contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting State while within its territory shall be applied.

3. The appropriate authorities of a Contracting State shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other Contracting State on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

Article 8. Principles governing operation of agreed services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories.

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

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

b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c) the requirements of through airline operation.

Article 9. Provision of operating information

1. The designated airline(s) of a Contracting Party shall provide for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as long in advance as practicable prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules including information on the type of aircraft to be used.

2. The requirements of this Article shall likewise apply to any change concerning the agreed services.

Article 10. Aviation security

The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other to prevent hijackings and sabotage to aviation security or airports and air navigation facilities, and undertake to observe provisions of Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft, done at Tokyo on 14th September, 1963, and Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16th December, 1970, and Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23rd September, 1971.

The two Contracting Parties shall have regard to security provisions established by the International Civil Aviation Organisation. When incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating the communication of measures intended to terminate such incidents or threats rapidly and safely.

Article 11. Tariffs

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

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

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

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

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

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

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article (16) of this Agreement.

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

9. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this Article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors.

The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

Article 12. Provision of statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 13. Transfer of earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline (s) of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure earned in the territory of respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made 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 are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party.

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 the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the First Contracting Party.

3. The Contracting Parties have agreed to request the concerned authorities in both countries to conclude an agreement for the avoidance of Double Taxation on revenues arising from the activities of their airlines.

Article 14. Commercial activities

The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and operations of their air services activities in accordance with their entry, residence, and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

Article 15. Consultation

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

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

Article 16. 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.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows :

- Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party.

- These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

- The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

- 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.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this Article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the Arbitral Tribunal shall be shared, equally between the Contracting Parties.

Article 17. Amendment

1. If either of the Contracting Parties desires to modify any provision of this agreement including the annexed schedule, it should be after consultation in accordance with Article (15) of this Agreement.

2. If the amendment relates to the provisions of the agreement other than those of the annexed schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall come into effect on the date of the exchange of notes through the diplomatic channels.

3. If the amendment relates only to the provisions of the annexed Schedule, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

Article 18. Multilateral conventions

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding upon the Contracting Parties.

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organisation

This Agreement and any subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20. 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 simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 21. Annexes

Annexes to the present Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to it shall include reference to the Annexes, except where otherwise expressly provided.

Article 22. Date of entry into force of the Agreement

This Agreement shall be approved according to the Constitutional requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an Exchange of Diplomatic Notes by the Contracting Parties.

This Agreement is drawn in two originals in Arabic and English languages, both texts being equally authentic and each Party retains one copy for implementation.

Done at Abu Dhabi, this 5th March 1990.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

R. URBAIN

For the Government of the United Arab Emirates:

MOHAMAD SAEED AL MULLA

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of Belgium.

<u>Points of departure in Belgium</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in U.A.E</u>	<u>Points beyond U.A.E</u>
Points in Belgium	To be nominated later	Points in U.A.E.	To be nominated later

Notes

1. Intermediate and beyond points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
2. Intermediate and beyond points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order in which they are specified, provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.
3. Each designated airline(s) may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
4. Each designated airline(s) may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

Route Schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the United Arab Emirates.

<u>Points of departure in U.A.E.</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Belgium</u>	<u>Points beyond Belgium</u>
Points in U.A.E. (Via Doha, Bahrain and Muscat)	To be nominated later	Points in Belgium	To be nominated later

Notes

1. Intermediate and beyond points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.

2. Intermediate and beyond points on any of the specified routes need not necessary be served in the order in which they are specified, provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.
3. Each designated airline(s) may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
4. Each designated airline(s) may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS EN VUE DE
L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRI-
TOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et

Le Gouvernement de Emirats Arabes Unis,

Étant tous les deux parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale,
ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944; et

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des
services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er. Définitions

Aux fins du présent Accord à moins que le contexte n'exige une interprétation
différente :

1. Le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internatio-
nale qui a été ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute
annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que tout amendement
des annexes ou de la Convention adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celles-ci, pour
autant que lesdits annexes et amendements aient sorti leurs effets pour les deux Parties
contractantes ou aient été ratifiés par celles-ci;

2. Le terme " autorités aéronautiques " signifie, dans le cas du Royaume de Belgique,
le Ministère des Communications et toute personne ou organe habilité à exercer toutes
fonctions exercées par ledit Ministère des Communications en rapport avec le présent Ac-
cord et pour les Emirats arabes unis, le Ministre des Communications et toute personne ou
organe habilité à exercer toutes fonctions pouvant être exercées actuellement par le Min-
istre dans le domaine de l'aviation civile;

3. Le terme " entreprise de transport aérien désignée " signifie une ou des entreprise(s)
de transport aérien qui a (ont) été désignée(s) et autorisée(s) conformément à l'Article 4 du
présent Accord;

4. Le terme " territoire ", s'appliquant à un Etat, a la signification qui lui est attribuée
à l'Article 2 de la Convention;

5. Les termes " services aériens ", " services aériens internationaux ", " entreprise de
transport aérien " et " escale non-commerciale " ont les significations qui leur sont at-
tribuées à l'Article 96 de la Convention.

1. Translation supplied by the Government of Belgium - Traduction fournie par le Gouvernement
belge.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord seront soumises aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions sont applicables à des services aériens internationaux.

Article 3. Droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers de celle-ci :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer des escales non-commerciales sur son territoire;

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus au présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la section appropriée du/des tableaux annexé(s) au présent Accord. Ces services et routes sont dénommés ci-après les " services convenus " et les " routes spécifiées ".

Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante jouiront, en plus des droits énoncés au paragraphe (1) du présent Article, du droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans le tableau annexé au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée.

3. Aucune disposition du paragraphe (2) du présent Article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées;

2. Après réception de l'avis de désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accordera sans délai, à l'/aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s), l'autorisation d'exploitation appropriée;

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante prouve qu'elle a même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention;

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe (2) du présent Article, ou de subordonner aux conditions

qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'/les entreprise(s) de transport aérien désignée(s), des droits spécifiés à l'Article 3 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'aura pas la preuve qu'une part importante de la propriété et la direction effective de l'/des entreprise(s) en cause sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de celle-ci;

5. Quand une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et a reçu l'autorisation d'exploitation, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un des tarif(s) établi(s) conformément aux dispositions de l'Article 11 du présent Accord soit/soient en vigueur pour lesdits services.

Article 5. Révocation et suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'Article 3 du présent Accord ou de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans chacun des cas suivants :

a) lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et la direction effective de cette/ces entreprise(s) sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise/les entreprises ou de ressortissants de celle-ci;

b) lorsque cette/ces entreprise(s) ne se conforment pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits;

c) lorsque dans l'exploitation des services, l'entreprise/les entreprises en cause enfreint/enfreignent de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord;

2. A moins qu'il ne soit indispensable de recourir immédiatement à la révocation, à la suspension ou à la fixation de conditions comme prévu au paragraphe (1) du présent Article pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, ce droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante conformément à l'Article 15 du présent Accord.

Article 6. Exemption des droits de douane et autres taxes

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise/les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection, et d'autres droits ou taxes nationaux ou locaux, à leur entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et réserves restent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou leur utilisation à bord des aéronefs sur la partie du trajet effectuée au-dessus dudit territoire.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances représentatives de services rendus :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à

bord d'aéronefs en partance affectés à un service aérien international de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs employés en service aérien international par l'/les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et lubrifiants fournis sur le territoire d'une Partie contractante à un aéronef en partance de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, affecté à un service aérien international même si ces réserves doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées. Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits visés aux points (a), (b) et (c) ci-dessus;

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et réserves qui se trouvent à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance des autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers;

4. Les droits que l'un des Etats contractants pourrait imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne pourront être plus élevés que ceux qui seraient dus par ses aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux réguliers.

Article 7. Applicabilité de la législation nationale

1. Les lois et règlements de l'un des Etats contractants régissant sur son territoire l'entrée, ou la sortie des passagers, de l'équipage, des marchandises ou du courrier tels que ceux relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane, aux devises, aux mesures sanitaires et à la quarantaine devront être observés par lesdits passagers et équipages ou en leur nom et pour les marchandises ou le courrier à l'entrée ou durant le séjour sur le territoire de cet Etat, ou au moment de quitter ledit territoire;

2. Les lois et règlements d'un Etat contractant régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs de l'autre Etat contractant à l'intérieur du territoire du premier Etat, seront d'application;

3. Les Autorités compétentes d'un Etat contractant auront le droit, sans occasionner de retard déraisonnable, de fouiller les aéronefs de l'autre Etat contractant à l'atterrissage ou au départ, et de contrôler les certificats et autres documents prévus par le présent Accord.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante jouiront de possibilités égales et équitables quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs et au-delà.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes;

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes seront en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, et des marchandises y compris du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'/les entreprise(s) de transport aérien. Le transport des passagers et des marchandises y compris du courrier qui sont embarqués ou débarqués à des points situés sur les routes spécifiées sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'/les entreprise(s) de transport aérien sera assuré conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'/les entreprise(s) de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région que traverse le service convenu, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats compris dans la région; et

c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services aériens directs.

Article 9. Informations relatives à l'exploitation

1. L'entreprise/les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes communiquera/communiqueront pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aussi longtemps à l'avance que faire se peut avant l'inauguration des services convenus, les horaires de vol y compris les informations sur le type d'aéronefs devant être utilisés;

2. Les exigences du présent Article seront également applicables à tout changement concernant les services convenus.

Article 10. Protection de l'aviation

Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider dans toute la mesure du possible en vue de prévenir les détournements et les actes de sabotage dirigés contre la sécurité de l'aviation ou des aéroports et installations de navigation aérienne et réaffirment leur engagement d'agir 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. Les deux Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sécurité établies par l'Orga-

nisation de l'Aviation civile internationale. Dans le cas d'incidents ou de menaces de détournement ou de sabotage à l'encontre d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes l'une l'autre s'aideront en facilitant la communication de mesures destinées à mettre fin rapidement et sans danger à de tels incidents ou menaces.

Article 11. Tarifs

1. Dans les paragraphes suivants, le terme " tarif " signifie les prix à payer pour le transport des passagers et des marchandises, ainsi que les conditions d'application desdits prix, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion des rémunérations et des conditions relatives au transport du courrier;

2. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour leur trafic à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, et les tarifs d'autres entreprises de transport aérien;

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe (2) du présent Article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées intéressées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route et cet accord se fera, dans la mesure du possible, selon la procédure d'élaboration des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International;

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant l'accord desdites autorités;

5. L'approbation susvisée pourra être donnée expressément. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours à compter de la date de leur présentation, conformément au paragraphe (4) du présent Article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Si le délai de présentation est abrégé, comme prévu au paragraphe (4), les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire à moins de trente (30) jours le délai imparti pour faire connaître leur désaccord;

6. Si un tarif ne peut être fixé d'un commun accord conformément au paragraphe (3) du présent Article, ou si, dans le délai applicable conformément au paragraphe (5) du présent Article, une autorité aéronautique fait savoir à l'autre autorité aéronautique qu'elle n'est pas satisfaite d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes essaieront de fixer le tarif au moyen d'un accord entre elles, après consultation avec les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles jugent utile de recueillir l'avis;

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est soumis aux termes du paragraphe (4) du présent Article, ou sur un tarif qu'elles devraient fixer aux

termes du paragraphe (6) du présent Article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord;

8. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été établi. Toutefois, le présent paragraphe n'autorise pas à proroger un tarif de plus de douze mois au-delà de la date normale de son expiration;

9. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent Article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air. Les prix appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne seront pas moins élevés, et leurs tarifs ne seront pas moins restrictifs, que ceux desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Article 12. Echange de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veilleront à ce que leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des relevés statistiques, périodiques ou autres, qui pourraient être normalement nécessaires pour juger de la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante visée en premier lieu dans le présent Article. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par lesdites entreprises de transport aérien sur les services convenus, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 13. Transfert de revenus

1. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise/aux entreprises de transport aérien désigné(e)s de l'autre Partie contractante le droit de transférer les excédents de revenus réalisés sur le territoire de la première Partie contractante. Ces transferts se feront toutefois conformément aux réglementations en matière de change de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les revenus ont été réalisés. Ces transferts se feront sur base des taux de change officiels, ou à défaut d'un taux de change officiel, aux taux en vigueur sur le marché des devises étrangères pour les paiements courants le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie;

2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert des excédents de revenus par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière aura le droit d'imposer à son tour des restrictions aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante;

3. Les Parties contractantes sont convenues d'inviter les autorités concernées dans les deux pays à conclure un accord en vue d'éviter les doubles impositions sur les revenus provenant des activités de leurs entreprises de transport aérien.

Article 14. Activités commerciales

Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes seront autorisées à affecter et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des employés et d'autres responsables pour l'administration, les services techniques et l'exploitation de leurs services aériens, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatives à l'accès, au séjour et aux conditions de travail.

Article 15. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront mutuellement de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin d'assurer l'application et l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et du tableau y annexé, et se consulteront également lorsqu'il y aura lieu d'y apporter des modifications;

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander une consultation, qui pourra se faire par voie de discussions ou par correspondance, et devra commencer dans les soixante (60) jours de la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de prolonger ou de réduire ce délai.

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations;

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres;

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit :

- Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage;

- Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours;

- Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du Tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage;

- Si l'un ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans un délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas;

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent Article.

Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante pourra appliquer l'Article 5 du présent Accord;

5. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

Article 17. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes souhaite modifier l'une des dispositions du présent Accord y compris du tableau y annexé, il conviendra de le faire après consultation conformément à l'Article (15) du présent Accord;

2. Si l'amendement se rapporte aux dispositions de l'Accord autres que celles du tableau y annexé, l'amendement devra être approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes par la voie diplomatique;

3. Si l'amendement se rapporte uniquement aux dispositions du tableau annexé, il sera conclu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entrera en vigueur à compter de la date de l'approbation par les autorités aéronautiques.

Article 18. Conventions multilatérales

Le présent Accord et ses annexes seront modifiés de façon à être conformes à toute convention multilatérale qui viendrait à lier les Parties contractantes.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale

Le présent Accord et tous les amendements y apportés ultérieurement seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 20. Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à n'importe quel moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21. Annexes

Les annexes au présent Accord seront considérées comme faisant partie intégrante de l'Accord, et toute référence à l'Accord impliquera référence aux annexes, sauf disposition expressément contraire.

Article 22. Date d'entrée en vigueur du présent Accord

Le présent Accord sera approuvé conformément aux procédures constitutionnelles du pays de chaque Partie contractante et entrera en vigueur le jour de l'échange de notes diplomatiques par les Parties contractantes. Le présent Accord est rédigé en deux exemplaires originaux, en langues arabe et anglaise, les deux textes faisant également foi, chaque Partie conservant une copie en vue de son application.

Fait à Abou Dhabi, le 5 mars 1990.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

R. URBAIN

Pour le Gouvernement des Émirats Arabes Unis :

MOHAMAD SAEED AL MULLA

ANNEXE

TABLEAUX DES ROUTES

Tableau des routes I.

Routes sur lesquelles l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Belgique peut/peuvent exploiter des services aériens :

<u>Points de départ en Belgique</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points aux E. A.U.</u>	<u>Points au-delà des E.A.U</u>
Points en Belgique	A désigner plus tard	Points aux E. A.U.	A désigner plus tard

Notes

1. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées pourront être omis sur l'un quelconque ou sur tous les vols à la convenance de la ou des entreprise(s) de transport aérien désignée(s);
2. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre où ils ont été spécifiés, à condition que les services soient assurés suivant une route raisonnablement directe;
3. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra mettre fin à l'un quelconque de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante;
4. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra desservir des points non mentionnés à condition que des droits de trafic ne soient pas exercés entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

Tableau des routes II

Routes sur lesquelles l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Emirats arabes unis peut/peuvent exploiter des services aériens :

<u>Points de départ aux E.A.U.</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points en Belgique</u>	<u>Points au-delà de la Belgique</u>
Points aux E.A.U. (Via Doha, Bahrein, Mascate)	A désigner plus tard	Points en Belgique	A désigner plus tard

Notes

1. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées pourront être omis sur l'un quelconque ou sur tous les vols à la convenance de la ou des entreprise(s) de transport aérien désignée(s);
2. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre où ils ont été spécifiés, à condition que les services soient assurés suivant une route raisonnablement directe;
3. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra mettre fin à l'un quelconque de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante;
4. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra desservir des points non mentionnés à condition que des droits de trafic ne soient pas exercés entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.