

**No. 40034**

---

**Netherlands  
and  
United Arab Emirates**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the United Arab Emirates  
for the purpose of establishing air services between and beyond their respective  
territories (with annex). Abu Dhabi, 31 July 1990**

**Entry into force:** *17 December 1992 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts:** *Arabic, Dutch and English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 10 March 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Émirats arabes unis**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et les Émirats arabes unis en vue d'établir des  
services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Abou  
Dhabi, 31 juillet 1990**

**Entrée en vigueur :** *17 décembre 1992 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques :** *arabe, néerlandais et anglais*

**Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 10 mars 2004*

## ملحق

جدول الطرق رقم (٢)

- الطرق الدولية التي يجوز لمؤسسة/ لمؤسسات النقل الجوي المهيمنة التابعة لدولة الامارات العربية المتحدة التشغيل عليها :-

نقاط المفادرة في دولة الامارات العربية المتحدة	نقاط متوسطة	نقاط في هولندا	نقاط فيما وراء هولندا
نقاط في دول الامارات العربية المتحدة ( عبر الدوحة ، البحرين ومسقط )	تحدد فيما بعد	نقاط في هولندا	تحدد فيما بعد

ملاحظات

- ١- يجوز لمؤسسة/ لمؤسسات النقل الجوي المهيمنة حسب رغبتها الغاء نقاط متوسطة أو نقاط فيما وراء على أي من أو جميع رحلاتها .
- ٢- ليس من الضروري التشغيل الى النقاط المتوسطة أو النقاط فيما وراء على أي من الطرق المحددة بنفس الترتيب المحدد ، شريطة تسيير الرحلات المهيمنة على طريق مباشر ومعقول .
- ٣- يجوز لأي من مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي المهيمنة انهاء أي من خدماتها المتفق عليها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٤- يجوز لأي من مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي المهيمنة التشغيل على نقاط لم يرد ذكرها شريطة أن يتم ذلك بدون ممارسة حقوق نقل بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر ، الا إذا تم التوصل الى إتفاق بشأن تضمين تلك النقاط في جدول الطرق .

ملحق

جدول الطرق رقم (1)

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

نقاط المفادرة في هولندا	نقاط متوسطة	نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	نقاط فيما وراء دولة الإمارات العربية المتحدة
			تحدد فيما بعد

ملاحظات

- 1- يجوز لمؤسسة/ لمؤسسات النقل الجوي الممينة حسب رغبتها الفاء نقاط متوسطة أو نقاط فيما وراء على أي من أو جميع رحلاتها .
- 2- ليس من الضروري التشغيل إلى النقاط المتوسطة أو النقاط فيما وراء على أي من الطرق المحددة بنفس الترتيب المحدد، شريطة تسيير الرحلات الممينة على طريق مباشر ومعتول .
- 3- يجوز لأي من مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي الممينة إنهاء أي من خدماتها المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- 4- يجوز لأي من مؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي الممينة التشغيل على نقاط لم يرد ذكرها شريطة أن يتم ذلك بدون ممارسة حقوق نقل بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر ، إلا إذا تم التوصل إلى إتفاق بشأن تضمين تلك النقاط في جدول الطرق .

المادة (٢١)

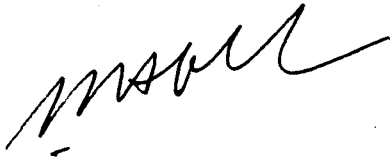
تاريخ نفاذ الاتفاقية

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

حررت هذه الاتفاقية من ثلاث نسخ اصلية باللغات العربية والهولندية والانجليزية ولها جميعا قوة السند الاصيلي ، ويحتفظ كل طرف بالنسخ الثلاث الاصلية للعمل بها .

ووقعت هذه الاتفاقية في : مدينة الرياض

بتاريخ التاسع من محرم ١٤١١ هـ الموافق الحادي والثلاثين من يوليو ١٩٩٠



عن حكومة  
مملكة هولندا  
فيليم دوليمان  
سفير المملكة  
الهولندية لدى  
السلطات العربية المتحدة



عن حكومة  
دولة الامارات العربية المتحدة  
محمد عبيد السويدي  
وكيل وزارة الموازنة المساعد  
لشؤون الخليج العربي

المادة (٢٠)

التعديلات

١-١٩ 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 (١٤) من هذه الاتفاقية .

٢-١٩ إذا كان التعديل متعلقا باحكام الاتفاقية وليس بجداول الطرق الملحقة بها ، فيجب أن تتم الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين وفقا للاجراءات الدستورية المتبعة في كل منهما ، ويصبح التعديل نافذ المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليه بالطرق الدبلوماسية .

٣-١٩ إذا اقتصر 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 عليه .

المادة (١٧)

الاعتراف بالشهادات والرخص

تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل احد الطرفين المتعاقدين والسارية المفعول معترفا بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة . ويشترط دائما أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها أو اعتمادها طبقا للمعايير التي تنص عليها المعاهدة .

وفي جميع الاحوال ، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر لفرض الطيران فوق اقليمه .

المادة (١٨)

التمجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

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

المادة (١٩)

الانتهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بواسطة القنوات الدبلوماسية 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 اثني عشر (١٢) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاخطار ما لم يتم سحب إخطار الانهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للاخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي اربعة عشر (١٤) يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار .

المادة (١٤)

المشااورات

١-١٤ تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر ويروج التعاون الوثيق لضمان تنفيذ احكام هذه الاتفاقية وملاحقتها وسراعاة تطبيقها بصورة مرضية ، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها لتعديل تلك الاحكام اذا اقتضى الامر ذلك .

٢-١٤ يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ان يطلب من الطرف المتعاقد الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة او كتابة ، وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطلب ، الا اذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على مد او تقصير هذه الفترة .

المادة (١٥)

تسوية النزاعات

١-١٥ إذا نشأ اي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض .

٢-١٥ فإذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات وجب عليهما اتباع اجراءات شبيهة بتلك المنصوص عليها في المادة (٨٥) من المعاهدة .

المادة (١٦)

التطبيق الاقليمي

النسبة لمملكة الاراضي الواطئة ( هولندا ) تطبق هذه الاتفاقية فقط على لمملكة في أوروبا .

المادة (١٢)

تحويل فائض الإيرادات

١٢-١ يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل بأية عملة قابلة للتحويل لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر . وتم هذه التحويلات طبقا للوائح الصرف الاجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في اقليمه . ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية ، وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية يتم التحويل على أساس الأسعار السائدة في سوق الصرف الاجنبي للمدفوعات الجارية .

١٢-٢ يجب ان تتسلم مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين الموافقة على تلك التحويلات في اقصر وقت ممكن وذلك على اساس سعر الصرف الرسمي لتحويلات العملة المحلية في ذلك التاريخ الذي تمت فيه الموافقة .

المادة (١٣)

النشاطات التجارية

يمنح لمؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين بما يتتي :-

(أ) ان تؤمن مكاتب لها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر لترويج النقل الجوي ويسمح تذاكر السفر وكذلك التجهيزات الأخرى المؤسسة لتقديم خدمات النقل الجوي وفقا للقوانين واللوائح المعمول بها عادة في شأن الطيران المدني في كل من الطرفين المتعاقدين .

(ب) ان توفر وان تستجيب في اقليم الطرف المتعاقد الآخر ، موظفي جهازها المدني ، الفني والعمليات والمبصلات وغيرهم من المهتمين بالخدمات الجوية وتوفير خدمات النقل الجوي ؛ وذلك وفقا لتواضحين واتفاقيات بين الطرفين المتعاقدين .



٥-١٠ في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أعمال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات و الإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان.

٦-١٠ إذا واجه أحد الطرفين المتعاقدين مشاكل تتعلق بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة له أن تطلب إجراء مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

#### المادة (١١)

##### تقديم الاحصاءات

لنزود سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد ، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الاحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل اعادة النظر في الحموله التي تقلها على الخطوط المتفق عليها مؤسسات النقل الجوي الممينة التابعة للطرف المتعاقد والمشار اليه بالطرف الاول في هذه المادة . ويجب ان تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التي نقلتها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذا منبع هذه الحركة ومقصدها النهائي .

## المادة (١٠)

## أمن الطيران

١-١٠ تمثيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما الآخر بحماية سلامة الطيران المدني ضد جميع أشكال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية ودون تقييد لعمومية حوزتها والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يقوم الطرفان على وجوه المتساوية بالعمل وفقا للأحكام والمعاهدة الخاصة بالجرم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والوقفة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاتياد ، 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 .

٢-١٠ يقوم الطرفان المتعاقدان ، عند الطلب ، بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعثهما الآخر لتبني الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وذلك لسلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

٣-١٠ يجب على الطرفين المتعاقدين ، ضمن علاقاتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كإحدى المعاهدات التي يبرهنها الطيران المدني الدولي وذلك إلى المدن الذي تنطبق فيه هذه الأحكام عليهما ، وأن يطلب الطرفان من مستشاري الطائرات المسجلة لديهم أو مستشاري الطائرات الكائنة بمسار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مسؤولي المطارات في إقليميهما العمل طبقا للأحكام من الطيران المذكورة .

٤-١٠ يجب أن لا يفتقر من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من مستشاري الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو مغادرة إقليميه أو إقامته المتواجدين فيه .

وعلى كل من الطرفين المتعاقدين المتعاقد من تطبيق الاجراءات المناسبة في إقليميهما بكل فعال لحماية الطائرات وتفريش الركاب وطاقم القيادة واليوان الجوية باليد والامتنع والاضاح وخزين الطائرات قبل وأثناء الترحيل أو الإقلاع كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي نائب واستعداد من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية اجراءات أمنية خاصة وبمقولة لمواجهة تهديد معين .

كيتبع

المادة (٩)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المهيمنة من كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين اقليميهما .

١-٩ على مؤسسات النقل الجوي المهيمنة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التي تشغيلها على نفس الطرق كلها أو جزء منها .

٢-٩ يجب أن تتناسب الخطوط المتفق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المهيمنة 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 وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي، 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 وفقا للمبادئ العامة التي تقضي بان تتناسب الحمولة مع :-

١-٢-٩ إحتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة .

٢-٢-٩ إحتياجات الحركة في المنطقة التي تمر خلالها الخطوط المتفق عليها وذلك بعد مراعاة خطوط النقل الأخرى التي تسيرها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .

٣-٢-٩ إحتياجات مؤسسة النقل الجوي في عملياتها العابرة .

المادة (٨)

تطبيق القوانين واللوائح الوطنية

١-٨ تسري قوانين ولوائح وإجراءات كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول ومقادرة الركاب واطقم الطائرات والبضائع والبريد إلى اقليمه ومنه، وبصفة خاصة اللوائح المتعلقة بالدخول والهجرة وجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والاجراءات الطبية واجراءات الحجر الصحي على ما يفد الى اقليم الطرف المتعاقد أو يقادره أو يتواجد فيه من ركاب واطقم طائرات وبضائع بواسطة طائرات مؤسسة النقل الجوي المقيمة من الطرف المتعاقد الآخر .

٢-٨ تسري قوانين ولوائح وإجراءات كل من الطرفين المتعاقدين على تشغيل وملاحة طائرات مؤسسة النقل الجوي المقيمة من طرف متعاقد عند دخولها إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو يبقاها فيه أو يصادرها له .

٣-٨ يخضع الركاب والامتعة والبضائع والبريد في الرحلات العابرة مباشرة (ترانزيت) لاقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يفادرون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض لإجراءات رقابة مبسطة وذلك باستثناء ما يتعلق بالاجراءات الامنية ضد العنف والقرصنة الجوية، وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الامتعة والبضائع في الرحلات العابرة مباشرة (ترانزيت) .

٤-٨ الرسوم التي يفرضها أي من الطرفين المتعاقدين أو تلك التي يسمح بفرضها على مؤسسة النقل الجوي المقيمة التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات والمساعدات الملاحية الجوية التي يمارس رعايته عليها - يجب أن لا تكون أعلى من الرسوم التي تدفع من قبل مؤسسة النقل الجوي لذلك الطرف المتعاقد أو مؤسسات النقل الجوي الأجنبية الأخرى التي تقوم بتشغيل خطوط جوية دولية منتظمة .

المادة (٧)

الاعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها

١-٧ تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الغرائض والرسوم الأخرى طائرات مؤسسة النقل الجوي الممينة من أي طرف متعاقد التي تسيرها هذه المؤسسة على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات الممتادة وقطع الفيار 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 الطائرات حتى إعادة تصديرها .

٢-٧ فيما يتعلق بالمعدات الممتادة وقطع الفيار وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات التي يتم ادخالها الي إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة أو بالنيابة عن مؤسسة النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الآخر أو المحمولة على متن الطائرات التي تشغلها تلك المؤسسة بقصد استعمالها فقط على متن الطائرات المستخدمة في الخطوط الجوية الدولية ، فلن تطبق عليها الرسوم والغرائض ، بما فيها الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش التي تفرض في إقليم الطرف المتعاقد الأول، حتى ولو تم استعمال تلك الامدادات على جزء من الرحلة التي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر التي تزودت منه الطائرات بها .

ويجوز طلب وضع المواد المشار اليها اعلاه تحت اشراف او رقابة السلطات الجمركية .

ولا يجوز تفسير هذا النص بشكل يلزم ايا من الطرفين المتعاقدين برد مبلغ الرسوم الجمركية التي تم فرضها فعلا على المواد المشار اليها اعلاه .

٣-٧ لا يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وقطع الفيار، وكميات الوقود ، وزيوت التشحيم وخزين الطائرات الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر الا بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف التي يجوز لها أن تطلب وضع تلك المواد تحت اشرافها الي أن يعاد تصديرها أو الي ان يتم التصرف فيها وفقا للوائح الجمركية .

- ٦/٢ -

- ٦-٦ إذا لم يتم الاتفاق على تعرفه وفقا للفقرة (٣) من هذه المادة ، او إذا قامت إحدى سلطات الطيران خلال الهدة المقررة وفقا لاحكام الفقرة (٥) من هذه المادة بإخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها على تعرفه حددت طبقا لاحكام الفقرة (٣) المذكورة ، وجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين تحديد التعرّف بالاتفاق المشترك بينهما بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة لاية دولة أخرى تعتبر مشورتها مفيدة لهما .
- ٧-٦ إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أية تعرفه تقدم لها وفقا للفقرة (٤) من هذه المادة أو تحديد أية تعرفه وفقا للفقرة (٦) من هذه المادة ، وجب فض النزاع بينهما وفقا لاحكام المادة (١٥) من هذه الاتفاقية .
- ٨-٦ تظل التعرّف المحددة وفقا لاحكام هذه المادة سارية المفعول الى أن يتم تحديد تعرفه جديدة ، ومع ذلك لا يجوز أن يمتد العمل بأية تعرفه لأكثر من إثني عشر شهرا بعد التاريخ المحدد لانتهاء العمل بها .
- ٩-٦ مع عدم الاخلال بتطبيق احكام الفقرات السابقة من هذه المادة ، يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة عند ممارستها للنقل بموجب الحرية الخامسة على أي من القطاعات المتفق عليها ، أن تطبق نفس التعرّفات التي تطبقها شركات الطيران التي تمارس الحريتين الثالثة والرابعة على تلك القطاعات، على أن لا تقل تلك التعرّفات أو ما يرتبط بها من شروط عن تلك المقررة بموجب حريتي النقل الجوي الثالثة والرابعة .

المادة (٦)

التعرفة

- ١-٦ يقصد بمصطلح " تعرفه " في الفقرات التالية الاسعار التي تتقاضاها المؤسسة لنقل الركاب وامتعتهم والاجور التي تتقاضاها لنقل البضائع على الخطوط المنتظمة، والشروط التي تحكم امكانية توفر او تطبيق تلك الاسعار او الاجور وشروط الخدمات المساعدة في النقل .
- ٢-٦ تحدد التعريفات التي تتقاضاها المؤسسات التابعة لطرف متعاقد للنقل الى ومن اقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكلفة التشغيل والربح المعقول والتعرفة التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول الاخرى .
- ٣-٦ تحدد التعريفات المشار اليها في الفقرة (٢) من هذه المادة ، إن أمكن ، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي الممينة لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل على الطريق كله او جزء منه ، ويتم هذا الاتفاق كلما امكن باستخدام الاجراءات المقبولة لكلا الطرفين .
- ٤-٦ يجب تقديم التعريفات التي يتم الاتفاق عليها الى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بخمسة واربعين (٤٥) يوما على الاقل ، ويجوز انقاص هذه المدة في الحالات التي تقتضي ذلك بشرط موافقة السلطات المذكورة .
- ٥- تصدر الموافقة على التعريفات صراحة ، وفي حالة عدم اعلان اي من سلطات الطيران عن عدم موافقتها خلال ثلاثين (٣٠) يوما من تاريخ تقديم التعريفات طبقا للفقرة (٤) من هذه المادة ، تعتبر هذه التعريفات انها قد اعتمدت . وفي حالة انقاص المدة المحددة لتقديم التعريفات طبقا للفقرة (٤) يجوز لسلطات الطيران أن تتفق على تقليل المدة التي يلزم فيها الاخطار بعدم الموافقة عن ثلاثين (٣٠) يوما .

﴿يتمتع﴾

المادة (٥)

إلغاء أو وقف تراخيص التشغيل

١-٥ يحق لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق الممنوحة بموجب هذه الاتفاقية ، أو فرض مايراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في اية حالة من الحالات الآتية :-

١-١-٥ إذا ثبت أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وادارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو ليست في يد رعايا هذا الطرف .

٢-١-٥ إذا قصرت المؤسسة في اتباع القوانين أو اللوائح المعمول بها عادة في الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .

٣-١-٥ إذا لم تتم المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية .

٢-٥ إذا لم يكن الإلغاء الفوري أو الوقف أو فرض الشروط الواردة في الفقرة ١-٥ من هذه المادة ضروريا لمنع وقوع مخالفات جديدة لقوانين أو لوائح أو أحكام هذه الاتفاقية ، فلا يجوز ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .



المادة (٤)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

١-٤ يحق لكل طرف متعاقد ان يخطر الطرف المتعاقد الآخر بموجب مذكرة دبلوماسية بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة او اكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة .

٢-٤ على سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم الاخطار المشار إليه في الفقرة السابقة ان تصدر بدون تأخير ، مع مراعاة احكام الفقرتين ٤ - ٤ و ٣ - ٤ من هذه المادة ، تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي المعنية وفقا لاحكام الفقرة ٤ - ٤ من هذه المادة .

٣-٤ يجوز لسلطات الطيران المدني لدى احد الطرفين المتعاقدين ان تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات انه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة والتي تكون متفقة مع احكام المعاهدة .

٤-٤ يحق لكل طرف متعاقد ان يرفض منح تراخيص التشغيل المشار اليها في الفقرة ٤ - ٤ من هذه المادة او فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المبينة في المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، وذلك في اية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها او في يد رعاياه او في يد كليهما .

٥-٤ يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها ان تقوم بتشغيل الخطوط المتفق عليها، بشرط أن تكون التعرف التي تم تحديدها وفقا لاحكام المادة (٦) من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة الى هذه الخطوط .

المادة (٢)

تطبيق معاهدة شيكاغو والاتفاقيات متعددة الاطراف

١-٢ تخضع هذه الاتفاقية للاحكام الواردة بالمعاهدة .

٢-٢ تطبيق احكام الاتفاقية متعددة الاطراف المتعلقة باية موضوعات تشملها هذه الاتفاقية والتي وافق عليها الطرفان وتكون سارية المفعول ، بينما يتم تعديل احكام هذه الاتفاقية لتتماشى مع الاتفاقية متعددة الاطراف .

المادة (٣)

منح الحقوق

١-٣ يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :-

١-١-٣ الحق في عبور اقليمه دون الهبوط فيه .

٢-١-٣ الحق في الهبوط في اقليمه لأغراض غير تجارية .

٢-٣ 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 الملحق بهذه الاتفاقية . ويطلق على هذه الخطوط والطرق " الخطوط المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي .

وتتمتع مؤسسات النقل الجوي الممينة من جانب كل طرف متعاقد في اثناء تشغيلها خطا متفقا عليه على أي طريق محدد بالاضافة 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 لغرض أخذ وإنزال ركاب وبضائع وبريد ( على حده او مجتمعة) .

٣-٣ ليس في نص الفقرة ٣ - ٢ من هذه المادة ما يخول مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع وبريد ( على حده أو مجتمعة ) نظير أجر أو مكافأة من اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى داخل اقليم ذلك الطرف .

المادة (١)

تعريف

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

١-١ "المعاهدة" : تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ بما في ذلك اي ملحق معتمد طبقا للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة واي تعديل للملاحق او المعاهدة يتم طبقا للمادتين (٩٠) و (٩١) منهما طالما ان هذه الملاحق والتعديلات قد اصبحت نافذة المفعول او صدق عليها الطرفان المتعاقدان .

٢-١ "الاتفاقية" : ويقصد بها هذه الاتفاقية والملحق الخاص بتطبيقها وايه تعديلات لها .

٣-١ "سلطات الطيران" : تعني بالنسبة الى حكومة دولة الامارات العربية المتحدة وزير المواصلات او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بأية مهام يمارسها الوزير المذكور حاليا او مستقبلا . وبالنسبة الى حكومة مملكة هولندا وزير النقل والاشغال العامة او اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بأية مهام يمارسها الوزير المذكور حاليا او مستقبلا .

٤-١ "مؤسسة النقل الجوي المهيمنة" : تعني مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة (١) من هذه الاتفاقية .

٥-١ "الاقليم" : بالنسبة إلى دولة ما يكون له نفس المعنى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة .

٦-١ "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 ]

إتفاقية

بين

دولة الامارات العربية المتحدة

و

مملكة هولندا

في شأن

الخطوط الجوية بين اقليميهما وما وراءهما

لما كانت دولة الامارات العربية المتحدة ومملكة هولندا طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 م .

ورغبة منها في عقد اتفاق مكمل للمعاهدة المذكورة ، بفرض انشاء خطوط جوية بين اقليميهما وما وراءهما ،

فقد اتفقتا على ما يأتي :-

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Arabische Emiraten ten behoeve van de instelling van luchtdiensten tussen en buiten hun onderscheiden grondgebieden**

De Verenigde Arabische Emiraten en het Koninkrijk der Nederlanden,

Partijen bij het Verdrag inzake de burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld,

Geleid door de wens een aanvullende overeenkomst bij dit Verdrag te sluiten ten behoeve van de instelling van luchtdiensten tussen en buiten hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn als volgt overeengekomen:

**Artikel I**

*Begripsomschrijvingen*

1. Tenzij uit het verband anders blijkt, wordt in deze Overeenkomst verstaan onder:

1.1 „Verdrag”: het Verdrag inzake de burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld en waarin zijn begrepen alle Bijlagen die krachtens het bepaalde in artikel 90 van dit Verdrag zijn aanvaard, en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag die krachtens het bepaalde in de artikelen 90 en 94 daarvan zijn aanvaard, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen van kracht zijn geworden of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

1.2 „Overeenkomst”: deze Overeenkomst, de voor de toepassing daarvan opgestelde Bijlagen en alle wijzigingen daarvan;

1.3 „luchtvaartautoriteiten”: in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden de Minister van Verkeer en Waterstaat en elke andere persoon of instelling die gemachtigd is de functies te vervullen die thans of eventueel in de toekomst door deze Minister worden vervuld;

en in het geval van de Verenigde Arabische Emiraten de Minister van Verbindingen en elke persoon of instelling die gemachtigd is de functies te vervullen die thans of eventueel in de toekomst door deze Minister worden vervuld;

1.4 „aangewezen luchtvaartmaatschappijen”: (een) luchtvaart-

maatschappij(en) die (is) (zijn) aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 4 van deze Overeenkomst;

1.5 „grondgebied”: met betrekking tot een Staat het gebied in de betekenis die daaraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag;

1.6 „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”: een luchtdienst, een internationale luchtdienst, een luchtvaartmaatschappij en een landing in de betekenis die daaraan onderscheidenlijk wordt toegekend in artikel 96 van het Verdrag.

## Artikel 2

### *Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago en van multilaterale overeenkomsten*

2.1 De bepalingen van het Verdrag zijn van toepassing op deze Overeenkomst.

2.2 Indien een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst inzake een aangelegenheid waarin deze Overeenkomst voorziet, in werking treedt, zijn de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst van toepassing, terwijl de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst zodanig worden gewijzigd, dat zij in overeenstemming zijn met het bepaalde in de multilaterale overeenkomst.

## Artikel 3

### *Verlening van rechten*

3.1 Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten met betrekking tot haar geregelde internationale luchtdiensten:

3.1.1. het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;

3.1.2. het recht landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op haar grondgebied te maken.

3.2 Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten ten behoeve van de instelling van geregelde internationale luchtdiensten op de routes, omschreven in het desbetreffende Deel van de bij deze Overeenkomst gevoegde Routetabel/Routetabellen. Deze diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd.

Bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route heeft de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij, behalve de in het eerste lid van dit artikel omschreven rechten, tevens het recht te landen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij op de voor deze route in de Routetabel bij deze Overeenkomst omschreven

deze route in de Routetabel bij deze Overeenkomst omschreven punten ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd.

3.3 Niets in het bepaalde in 3.2 van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd vervoerd en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op te nemen tegen vergoeding of beloning.

#### Artikel 4

##### *Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen*

4.1 Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij één of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

4.2 Na ontvangst van deze aanwijzing verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, behoudens het bepaalde in lid 4.3 en lid 4.4 van dit artikel, onverwijld de nodige exploitatievergunningen aan een overeenkomstig het bepaalde in lid 4.1 van dit artikel aangewezen luchtvaartmaatschappij.

4.3 De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen, tot hun genoegen aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden, gesteld in de wetten en voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag.

4.4 Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de verlening van de in lid 4.2 van dit artikel bedoelde exploitatievergunningen te weigeren of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van de in artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij in alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op, deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, of bij beide.

4.5 Indien een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar aldus een vergunning is verleend, kan zij op elk tijdstip de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, exploiteren,

mits een overeenkomstig het bepaalde in artikel 6 van deze Overeenkomst vastgesteld tarief voor deze diensten van kracht is.

## Artikel 5

### *Intrekking of schorsing van exploitatievergunningen*

5.1 Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te schorsen, of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van deze rechten:

5.1.1 in alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op, deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen; of

5.1.2 ingeval deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft te voldoen aan de wetten of voorschriften die gewoonlijk op de burgerluchtvaart worden toegepast door de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten heeft verleend; of

5.1.3 ingeval deze luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

5.2 Tenzij onmiddellijke intrekking, schorsing of oplegging van de in lid 5.1 van dit artikel bedoelde voorwaarden noodzakelijk is om verdere overtredingen van de wetten of voorschriften of van de bepalingen van deze Overeenkomst te voorkomen, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

## Artikel 6

### *Tarieven*

6.1 In de volgende leden wordt onder „tarief” verstaan de vervoerprijs die door een luchtvaartmaatschappij in rekening wordt gebracht voor het vervoer van passagiers en hun bagage, en de vrachtprijs die door een luchtvaartmaatschappij in rekening wordt gebracht voor het vervoer van vracht op lijndiensten, alsmede de voorwaarden met betrekking tot de beschikbaarheid of de toepasbaarheid van deze vervoerprijs of vrachtprijs, alsmede de prijzen en voorwaarden voor de bij dit vervoer komende diensten.

6.2 De tarieven die door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het vervoer naar en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomst-



sluitende Partij, dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle ter zake dienende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

6.3 De in het tweede lid van dit artikel bedoelde tarieven dienen zo mogelijk te worden overeengekomen door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen, na overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk van deze route gebruik maken, en deze overeenkomst wordt waar mogelijk tot stand gebracht met behulp van voor beide Partijen aanvaardbare procedures.

6.4 De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijfenveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering daarvan. In bijzondere gevallen kan deze termijn worden bekort, behoudens de goedkeuring van de bedoelde autoriteiten.

6.5 Deze goedkeuring kan uitdrukkelijk worden verleend; indien geen van de luchtvaartautoriteiten kennis van afkeuring heeft gegeven binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging, overeenkomstig het bepaalde in het vierde lid van dit artikel, worden deze tarieven geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het vierde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen slechts kennisgeving van afkeuring moet geschieden, korter is dan dertig (30) dagen.

6.6 Indien geen tarief kan worden overeengekomen volgens het bepaalde in het derde lid van dit artikel of indien gedurende de krachtens het bepaalde in het vijfde lid van dit artikel van toepassing zijnde termijn de ene luchtvaartautoriteit kennis geeft aan de andere luchtvaartautoriteit dat zij een krachtens het bepaalde in het derde lid van dit artikel overeengekomen tarief afkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, na overleg met de luchtvaartautoriteiten van een andere Staat wier advies zij nuttig achten, het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6.7 Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over een krachtens het bepaalde in het vierde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief of over de vaststelling van een tarief krachtens het bepaalde in het zesde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 van deze Overeenkomst.

6.8 Een krachtens het bepaalde in dit artikel vastgelegd tarief blijft van kracht totdat een nieuw tarief is vastgesteld. Desondanks wordt de geldingsduur van een tarief niet krachtens het bepaalde in dit lid verlengd met meer dan twaalf maanden na de datum waarop het tarief anders zou zijn vervallen.

6.9 Behoudens de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappij-

en, met betrekking tot de sectoren van de overeengekomen diensten waarop zij de vervoersrechten van de vijfde vrijheid uitoefenen, hun tarieven aanpassen aan die welke door de luchtvaartmaatschappijen van de derde en vierde vrijheid worden toegepast met betrekking tot dezelfde sectoren.

De prijzen die worden toegepast door de luchtvaartmaatschappijen van de vijfde vrijheid mogen niet lager zijn dan, en de tariefvoorwaarden dienen niet minder restrictief te zijn dan die van de bedoelde luchtvaartmaatschappijen van de derde en vierde vrijheid.

## Artikel 7

### *Vrijstelling van douanerechten, belastingen en andere heffingen*

7.1 Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord van deze luchtvaartuigen, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere heffingen of belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

7.2 Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van het door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuig genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van het luchtvaartuig bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen en belastingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens die gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven. Deze bepaling kan niet zodanig worden uitgelegd, dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op de bovenbedoelde goederen zijn geheven.

7.3 Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen op het grondge-

bied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 8

### *Toepasselijkheid van nationale wetten en voorschriften*

8.1 De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het verlaten van haar grondgebied, van passagiers, bemanning, vracht en post van luchtvaartuigen, zoals voorschriften met betrekking tot de binnenkomst, de in- en uitklaring, de immigratie, de paspoorten, de douane, de valuta, de volksgezondheid en de quarantaine, dienen te worden nageleefd door of vanwege deze passagiers, bemanning of vracht bij de binnenkomst op, of het verlaten van, of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van deze Staat.

8.2 De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het verlaten van haar grondgebied, van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen, of betreffende de exploitatie en navigatie van deze luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij gedurende het verblijf binnen haar grondgebied, zijn van toepassing.

8.3 Passagiers, bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, die het daarvoor bestemde gebied van de luchthaven niet verlaten, worden, behoudens wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en vliegtuigkaping betreft, slechts aan een vereenvoudigd onderzoek onderworpen. Bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

8.4 Alle vergoedingen die door een Overeenkomstsluitende Staat kunnen of mogen worden berekend voor het gebruik van deze luchthavens en navigatievoorzieningen door de luchtvaartuigen van een andere Overeenkomstsluitende Staat, mogen niet hoger zijn dan die welke door zijn nationale luchtvaartmaatschappijen of door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen worden betaald bij de exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten.

## Artikel 9

### *Beginselen met betrekking tot de exploitatie van overeengekomen diensten*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

9.1 Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde te voorkomen dat de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of delen daarvan onderhouden, op onredelijke wijze worden getroffen.

9.2 De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden onderhouden, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en hebben in de eerste plaats ten doel het bij een redelijke beladingsgraad verschaffen van voldoende capaciteit voor de huidige en de redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, naar en van dit grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Het verschaffen van de gelegenheid tot vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, zowel opgenomen als afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt in overeenstemming met de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

9.2.1 de behoefte aan vervoer naar en vanuit het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

9.2.2 de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen dienst plaatsvindt, nadat rekening is gehouden met de andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

9.2.3 de eisen die de exploitatie van luchtlijnen voor doorgaand verkeer stelt.

## Artikel 10

### *Beveiliging van de luchtvaart*

10.1 Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen

opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een wezenlijk deel van deze Overeenkomst uitmaakt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.

10.2 De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige hulp ter voorkoming van gevallen van kaping van civiele luchtvaartuigen en van andere wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanning daarvan, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, alsmede van elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart.

10.3 De Partijen handelen, in hun wederzijdse betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Organisatie voor de internationale burgerluchtvaart en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze veiligheidsbepalingen van toepassing zijn op de Partijen; zij dienen te verlangen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land zijn geregistreerd, of de exploitanten die hun hoofdzetel of hun domicilie op hun grondgebied hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

10.4 Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in dat deze exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, zoals bedoeld in het derde lid en vereist door de andere Overeenkomstsluitende Partij, in acht dienen te nemen vóór de binnenkomst op, bij het verlaten van of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij.

Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat passende maatregelen op doeltreffende wijze binnen haar grondgebied worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en de passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en vliegtuigvoorraden aan een onderzoek te onderwerpen vóór en tijdens het aan-boord-gaan of het laden.

Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt tevens elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen ten einde aan een bijzondere dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

10.5 Indien zich een geval van kaping van luchtvaartuigen voordoet of dreigt zich voor te doen, of indien zich andere wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of voorzieningen voor de luchtvaartnavigatie, voordoen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar hulp door het berichtenverkeer te vergemakkelijken en door andere passende maatregelen te nemen die ten doel hebben dit voorval of de dreiging daarvan snel en veilig te beëindigen.

10.6 Indien een Partij moeilijkheden heeft met betrekking tot de bepalingen in dit artikel inzake de beveiliging van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van elke Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij.

## Artikel 11

### *Verschaffing van statistische gegevens*

De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zorgen ervoor dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op hun verzoek, alle periodieke of andere statistische gegevens verstrekken die redelijkerwijs kunnen worden verlangd voor het beoordelen van de vervoerscapaciteit die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de in dit artikel eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij wordt verschaft op de overeengekomen diensten. Deze gegevens dienen alle informatie te bevatten die nodig is voor de bepaling van de omvang van het vervoer dat door deze luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen luchtdiensten is verricht, alsmede de herkomst en de bestemming van dit vervoer.

## Artikel 12

### *Overmaking van winsten*

12.1 Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht het op het grondgebied van de onderscheiden Overeenkomstsluitende Partijen verkregen batig saldo van de ontvangsten en uitgaven over te maken in een vrij inwisselbare valuta. Deze overmakingen dienen echter te geschieden in overeenstemming met de voorschriften inzake buitenlandse valuta's van de Overeenkomstsluitende Partij op wier grondgebied de inkomsten zijn verkregen. Deze overmaking geschiedt op basis van de officiële wisselkoersen of bij het ontbreken daarvan tegen de geldende koersen op de valutamarkt voor lopende betalingen.

12.2 De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen ontvangen zo spoedig mogelijk toestemming voor deze overmakingen tegen de officiële koers voor de inwisseling van de plaatselijke valuta, geldend op de datum waarop de toestemming werd verleend.

### Artikel 13

#### *Commerciële activiteiten*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren vestigen voor de bevordering van het luchtvervoer en voor de verkoop van vliegbiljetten, alsmede andere voorzieningen tot stand brengen die nodig zijn voor de uitoefening van het luchtvervoer, in overeenstemming met de wetten en voorschriften die gewoonlijk van toepassing zijn op de burgerluchtvaart van de Overeenkomstsluitende Partijen.

b. in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de binnenkomst, het verblijf en de tewerkstelling – het voor de uitoefening van het luchtvervoer benodigde personeel op leidinggevend, commercieel, technisch, bedrijfseconomisch en ander specialistisch gebied op het grondgebied van de andere Partij brengen en daar tewerkstellen.

### Artikel 14

#### *Overleg*

14.1 In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar, ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepaling van deze Overeenkomst en de bijgevoegde Routetabel te verzekeren, en zij treden zo nodig in overleg met elkaar om wijzigingen daarin aan te brengen.

14.2 Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan plaatsvinden en dient te beginnen binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met verlenging of bekorting van deze termijn.

## Artikel 15

### *Regeling van geschillen*

15.1 Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat over de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door middel van onderhandelingen.

15.2 Indien de Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot overeenstemming te komen, maken zij gebruik van een procedure die vergelijkbaar is met die welke in artikel 85 van het Verdrag is beschreven.

## Artikel 16

### *Territoriale toepassing*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst alleen van toepassing op het Rijk in Europa.

## Artikel 17

### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard door de ene Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen of vergunningen werden afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich echter het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn afgegeven, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

## Artikel 18

### *Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

Deze Overeenkomst en alle latere wijzigingen daarin worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.



## Artikel 19

### *Beëindiging*

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde langs diplomatieke weg schriftelijk kennis geven van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie gezonden. In dit geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving is ontvangen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het einde van deze termijn. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 20

### *Wijziging*

20.1 Indien één van de Overeenkomstsluitende Partijen een bepaling van deze Overeenkomst, met inbegrip van de bijgevoegde Routetabel, wenst te wijzigen, dient zulks te geschieden na overleg overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst.

20.2 Indien de wijziging betrekking heeft op andere bepalingen van de Overeenkomst dan die van de bijgevoegde Routetabel, dient de wijziging te worden goedgekeurd door elk der Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig haar constitutionele procedures en wordt deze van kracht op de datum van de uitwisseling van de nota's langs diplomatieke weg.

20.3 Indien de wijziging slechts betrekking heeft op de bepalingen van de bijgevoegde Routetabel, dient deze te worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en wordt zij van kracht op de datum van goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten.

## Artikel 21

### *Inwerkingtreding*

Deze Overeenkomst dient te worden goedgekeurd in overeenstemming met de constitutionele vereisten in het land van elke Overeenkomstsluitende Partij en treedt in werking op de dag van de uitwisseling van diplomatieke nota's door de Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze Overeenkomst is opgesteld in drie oorspronkelijke exemplaren in de Nederlandse, de Arabische en de Engelse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn en elke Partij één exemplaar behoudt ten behoeve van de uitvoering.

GEDAAN te Abu Dhabi op 31 juli 1990.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

W. A. DOLLEMAN

*Voor de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten*

MOHAMMED YAHYA AL-SWEIDI

## Bijlage

### ROUTETABELLEN

#### Routetabel I

Routes waarop luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland:

<i>Punten van vertrek in Nederland</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Punten in de VAE</i>	<i>Punten buiten de VAE</i>
Punten in Nederland	Nader aan te wijzen	Punten in de VAE	Nader aan te wijzen

#### *Opmerkingen:*

1. Tussenliggende en buiten de omschreven route gelegen punten op één van de omschreven routes mogen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), worden overgeslagen op een willekeurige vlucht of op alle vluchten.
2. Tussenliggende en buiten de omschreven route gelegen punten op één van de omschreven routes behoeven niet noodzakelijkerwijs te worden aangedaan in de volgorde waarin zij worden omschreven, mits de betrokken dienst op een redelijk rechtstreekse route wordt uitgevoerd.
3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag haar overeengekomen dienst of diensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij beëindigen.
4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag niet-genoemde punten aandoen, mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij overeenstemming over de opneming van deze punten in de Routetabel wordt bereikt.

## Routetabel II

Routes waarop luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Verenigde Arabische Emiraten:

<i>Punten van vertrek in de VAE</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Punten in Nederland</i>	<i>Punten buiten Nederland</i>
Punten in VAE (via Doha, Bahrein en Maskate)	Nader aan te wijzen	Punten in Nederland	Nader aan te wijzen

### *Opmerkingen:*

1. Tussenliggende en buiten de omschreven route gelegen punten op één van de omschreven routes mogen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), worden overgeslagen op een willekeurige vlucht of op alle vluchten.

2. Tussenliggende en buiten de omschreven route gelegen punten op één van de omschreven routes behoeven niet noodzakelijkerwijs te worden aangedaan in de volgorde waarin zij worden omschreven, mits de betrokken dienst op een redelijk rechtstreekse route wordt uitgevoerd.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag haar overeengekomen dienst of diensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij beëindigen.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag niet-genoemde punten aandoen, mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij overeenstemming over de opneming van deze punten in de Routetabel wordt bereikt.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND  
THE UNITED ARAB EMIRATES FOR THE PURPOSE OF ESTABLISH-  
ING AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE  
TERRITORIES

The United Arab Emirates and the Kingdom of the Netherlands,  
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 pur-  
pose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

1.1 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 adopted under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amend-  
ments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

1.2 the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application  
thereof, and any amendments thereto;

1.3 the term "aeronautical authorities" means in the case of the United Arab Emirates  
the Minister of Communications and any person or body authorized to perform any func-  
tions presently, or which may in the future be exercised by the said Minister;

and in the case of the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public  
Works or any person or body authorised to perform any functions presently, or which may  
in the future be exercised by the said Minister.

1.4 the term "designated airline" means an airline or airlines which have been desig-  
nated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

1.5 the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2  
of the Convention; and the term

1.6 "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purpos-  
es" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

*Article 2. Applicability of the Chicago Convention and of multilateral agreements*

2.1 The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2.2 If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, ac-  
cepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall be

applied whilst the relevant provisions of the present Agreement are being amended so as to conform with this multilateral agreement.

*Article 3. Grant of rights*

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

3.1.1 the right to fly across its territory without landing;

3.1.2 the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

3.2 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 airline 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 and cargo including mail, separately or in combination.

3.3 Nothing in paragraph 3.2 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 separately or in combination, for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

*Article 4. Designation of airlines*

4.1 Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

4.2 On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraphs 4.3 and 4.4 of this Article, grant to an airline designated in accordance with paragraph 4.1 of this Article the appropriate operating authorizations.

4.3 The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4.4 Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 4.2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights 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 are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party or in both.

4.5 When an airline has been so designated and authorized, it may at any time operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement shall be in force in respect of those services.

*Article 5. Revocation or suspension of operating authorizations*

5.1 Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

5.1.2 in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally applied to civil aviation by the Contracting Party granting these rights; or

5.1.3 in the case of that airline otherwise failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5.2 Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5.1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties.

*Article 6. Tariff*

6.1 For the purpose of the following paragraphs the term "tariff" means the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage and the rate charged by an airline for the carriage of cargo on scheduled services, and the conditions governing the availability or applicability of such fare or rate and the charges and conditions for services ancillary to such carriage.

6.2 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.

6.3 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 procedures acceptable to both Parties.

6.4 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.

6.5 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 only disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6.6 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.

6.7 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 15 of this Agreement.

6.8 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.

6.9 Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this Article, the designated airlines shall be allowed to match, on the 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 7. Exemption from customs duties, charges and other duties*

7.1 Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, other duties inspection fees and other 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.

7.2 With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft in the operating of international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these



supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. This provision cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the materials referred to above.

7.3 Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 8. Applicability of national laws and regulations*

8.1 The laws, regulations and procedures of a Contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews, cargo and mail of aircraft, 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 or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

8.2 The laws, regulations and procedures 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.

8.3 Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

8.4 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 airlines or foreign airlines engaged in scheduled international air services.

*Article 9. Principles governing operation of agreed services*

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 their respective territories.

9.1 In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the 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.

9.2 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 spec-

ified 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. 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 shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

9.2.1 traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

9.2.2 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

9.2.3 the requirements of through airline operation.

#### *Article 10. Aviation security*

10.1 Consistent with their rights and obligations under internal 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.

10.2 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.

10.3 The 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 on international civil aviation to the extent that such security provisions are applicable to the 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.

10.4 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.

10.5 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.

10.6 Should one Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of either Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party.

#### *Article 11. Provision of statistics*

The Aeronautical Authorities of a Contracting Party shall cause the designated airlines to 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 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 12. Transfer of Earnings*

12.1 Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right of transfer in any convertible currency 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 rate', at the prevailing foreign exchange market rates for current payment. fees rates.

12.2 The airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers with the shortest possible delay, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of approval.

#### *Article 13. Commercial activities*

The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

13.1 to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation, in accordance with laws and regulations normally applicable to civil aviation of the Contracting Parties.

13.2 to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party - in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, resi-

dence and employment - managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

*Article 14. Consultation*

14.1 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 the annexed Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

14.2 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 15. Settlement of disputes*

15.1 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.

15.2 If Parties fail to reach agreement by negotiations they shall use a procedure comparable to the one described in Article 85 of the Convention.

*Article 16. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

*Article 17. Recognition of certificates and licenses*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organisation*

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

*Article 19. 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 this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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 20. Amendment*

20.1 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 14 of this Agreement.

20.2 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.

20.3 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 21. Entry into force*

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 three originals in Arabic, Dutch and English languages, all texts being equally authentic and each Party retains one copy for implementation.

Done at Abu Dhabi this thirty-first day of July of the year 1990.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

W. A. DOLLEMAN

For the Government of the United Arab Emirates:

MOHAMMED YAHYA AL-SWEIDI

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

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

Points of departure in the Netherlands	Intermediate points	Points in UAE	Points beyond UAE
Points in the Netherlands	To be nominated later	Points in UAE	Points 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, unless agreement is reached on the inclusion of these points in the route schedule.

Route Schedule II

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

Points of departure UAE	Intermediate points	Points in the Nether- lands	Points beyond the Netherlands
Points in UAE (via Doha, Bahrain and Muscat)	To be nominated later	Points in the Nether- lands	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, unless agreement is reached on the inclusion of these points in the route schedule.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LES ÉMIRATS  
ARABES UNIS EN VUE D'ÉTABLIR DES SERVICES AÉRIENS ENTRE  
LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Les Émirats arabes unis et le Royaume des Pays-Bas,

Étant 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 additionnel à la Convention en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, et à moins que le contexte appelle une autre interprétation:

1.1. Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, adopté aux termes de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par elles;

1.2. Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de l'Annexe établie aux fins de son application et de tout amendement qui leur serait apporté;

1.3. L'expression "autorités aéronautiques" s'entend:

- pour les Émirats arabes unis, du Ministre des Communications et de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement ou pourraient relever de ce Ministre;

- pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des Transports et des travaux publics et de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement ou pourraient relever de ce Ministre;

1.4. L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien (ou de plusieurs) désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

1.5. Le terme "territoire", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'Article 2 de la Convention; et

1.6. Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention.



*Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago et des accords multilatéraux*

2.1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2.2. Si un accord multilatéral concernant un des points qui font l'objet du présent Accord, accepté par les deux Parties, entre en vigueur, ses dispositions sur ce point prévaudront et les dispositions pertinentes du présent Accord seront amendées de façon à être conformes à celles de l'accord multilatéral.

*Article 3. Octroi des droits de trafic*

3.1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens réguliers internationaux:

3.1.1. le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

3.1.2. le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

3.2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans la section appropriée du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement.

Pour l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes bénéficie, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, de celui de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés sur cette route dans le tableau annexé au présent Accord, afin d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises y compris du courrier, ensemble ou séparément.

3.3. Aucune des dispositions du paragraphe 3.2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble, pour les transporter, moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

*Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien*

4.1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par une note diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

4.2. Dès réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai et, sous réserve des dispositions des paragraphes 4.3 et 4.4 du présent article, à l'entreprise de transport aérien désignée, conformément au paragraphe 4.1 du présent article, l'autorisation d'exploitation adéquate.

4.3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normale-

ment et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4.4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation, mentionnée au paragraphe 4.2 du présent article, ou d'imposer les conditions qui peuvent lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien appartiennent à la Partie contractante qui l'a désignée ou à des ressortissants de celle-ci, ou aux deux.

4.5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut à tout moment exploiter les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition qu'un tarif établi, conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, soit en vigueur pour ces services.

#### *Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation*

5.1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des droits accordés en vertu du présent Accord ou d'imposer toute condition qu'elle juge nécessaire à l'exercice de ces droits:

5.1.1. dans tous les cas où elle n'estime pas avoir la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à ses ressortissants; ou

5.1.2. dans le cas où cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

5.1.3. au cas où cette entreprise de transport aérien ne mène pas ses opérations conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

5.2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 5.1 du présent article ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit n'est exercé qu'après consultation entre les Parties contractantes.

#### *Article 6. Tarifs*

6.1. Aux fins des paragraphes ci-après, le terme "tarif" s'entend du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages et le taux appliqué par une entreprise désignée pour le transport du fret sur des services réguliers et des conditions régissant l'offre ou l'applicabilité de ce prix ou de ce taux et les frais et conditions de la fourniture des services auxiliaires nécessaires pour assurer ces transports.

6.2. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien.

6.3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 6.2 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route et un tel accord est, chaque fois que possible, réalisé par l'application de procédures acceptables aux deux Parties.

6.4. Les tarifs ainsi agréés sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

6.5. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de dépôt, conformément au paragraphe 6.4 du présent article, ces tarifs seront réputés agréés. Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté comme prévu au paragraphe 6.4, les autorités aéronautiques pourront convenir que le délai pendant lequel la notification d'un éventuel désaccord peut être signifiée, n'atteindra pas trente (30) jours.

6.6. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif, conformément au paragraphe 6.3 du présent article ou si durant le délai à respecter, conformément au paragraphe 6.5, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son désaccord au sujet d'un tarif établi conformément aux dispositions dudit paragraphe 6.3, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, après consultation des autorités aéronautiques de tout autre État, auxquelles elles jugent utile de demander l'avis, s'efforceront de fixer un tarif à l'amiable.

6.7. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 6.4 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 6.6 du même article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

6.8. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis. Néanmoins, un tarif peut être prolongé aux termes du présent paragraphe pendant plus de douze mois après la date à laquelle il aurait normalement expiré.

6.9. Sans préjuger de l'application des dispositions des paragraphes précédents du présent article, les entreprises désignées ont le droit d'harmoniser, sur les secteurs des services convenus, sur lesquels elles exercent des droits de cinquième liberté, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien exerçant des droits de troisième et quatrième libertés sur les mêmes secteurs.

Les prix appliqués par les entreprises exerçant des droits de cinquième liberté ne sont pas inférieurs et les conditions d'application des tarifs ne doivent pas être moins restrictives que celles des entreprises désignées exerçant des droits de troisième et quatrième libertés.

#### *Article 7. Exemption des droits de douane, frais et autres taxes*

7.1. Les aéronefs exploitant les services aériens internationaux de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que les équipements normaux, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, et les provisions d'économat

(y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs), se trouvant à l'intérieur de ces aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes similaires à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

7.2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs par cette entreprise et destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués. Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

7.3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, se trouvant à l'intérieur de l'aéronef d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités aéronautiques de cette dernière, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

#### *Article 8. Application de la législation nationale*

8.1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire par aéronef des passagers, des équipages ou des marchandises tels que les règlements concernant l'entrée, les formalités de congé, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, la santé et la quarantaine sont observés par ces passagers, ces équipages ou ces marchandises, par eux-mêmes ou par un tiers pour leur compte, à l'arrivée ou au départ ou pendant le séjour sur le territoire de cette Partie contractante.

8.2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation de ces aéronefs pendant leur séjour sur son territoire sont appliqués.

8.3. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes de violence ou la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

8.4. Les droits et redevances imposés, ou susceptibles de l'être, sur les activités de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie con-

tractante ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise nationale ou étrangère exploitant des services internationaux réguliers.

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

Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiqués entre leurs territoires respectifs.

9.1. Pour l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes prennent en considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que celles-ci assurent sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

9.2. Les services convenus, assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes, doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et ils ont pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient d'utilisation raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic pour le transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises aériennes. Les dispositions relatives au transport de passagers et de fret, y compris le courrier, embarqués à bord ou débarqués à des points sur des routes indiquées, situés sur les territoires d'États autres que ceux désignant les entreprises de transport aérien, sont prises conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité sera fonction:

9.2.1. des besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

9.2.2. des besoins du trafic dans la zone que traverse le service convenu, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des États compris dans la zone;

9.2.3. des besoins d'exploitation des longs courriers.

*Article 10. Sécurité de l'aviation*

10.1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie fait partie intégrante du présent Accord. Sans que l'énumération ci-après limite le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment 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.

10.2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des

installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

10.3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; ces dernières exigent des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

10.4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs doivent respecter les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation, mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, fixées par l'autre Partie contractante pour pénétrer sur son territoire et y séjourner ou le quitter.

Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient réellement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

Chaque Partie contractante étudie avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante, réclamant la prise de mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière.

10.5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

10.6. Si une Partie contractante rencontre des difficultés au sujet des dispositions concernant la sécurité de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates à celles de l'autre.

#### *Article 11. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des statistiques périodiques ou autres renseignements similaires qui peuvent être nécessaires pour réévaluer la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante mentionnée en premier dans le présent article. Ces états contiennent tous les renseignements utiles pour déterminer le volume du trafic réalisé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination dudit trafic.

*Article 12. Transferts de recettes*

12.1. Chaque Partie contractante accorde à la ou aux entreprise(s) de transport aérien(s) désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement les excédents des recettes sur les dépenses, réalisés sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces transferts sont effectués sur la base du taux officiel de change ou, s'il n'y a pas de taux officiel de change, au taux de change du marché en vigueur pour les paiements courants.

12.2. Les entreprises désignées des Parties contractantes reçoivent dans les meilleurs délais l'approbation pour ces transferts qui sont réalisés au taux officiel du change pour la conversion de la monnaie locale en vigueur à la date de l'approbation.

*Article 13. Activités commerciales*

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées:

13.1. à établir, sur le territoire de l'autre Partie, des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires à un transport aérien, conformément à la législation applicable à l'aviation civile des Parties contractantes;

13.2. à faire entrer et à employer, sur le territoire de l'autre Partie, les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation et autres agents spécialisés, nécessaires pour assurer la prestation de services de transport aérien.

*Article 14. Consultations*

14.1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et du tableau des routes joint en annexe, et pour essentiellement y apporter des modifications.

14.2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations qui auront lieu de vive voix ou par correspondance et débiteront dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes soient convenues de prolonger ou de réduire ce délai.

*Article 15. Règlement des différends*

15.1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par des négociations.

15.2. En cas d'échec des négociations, les Parties contractantes suivent une procédure comparable à celle décrite à l'Article 85 de la Convention.

*Article 16. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

*Article 17. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens convenus sur les routes indiquées, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

*Article 18. Enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier, par écrit et par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Amendements*

20.1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes désire modifier une disposition quelconque du présent Accord, y compris le tableau des routes de l'annexe, ceci intervient après consultation conformément à l'article 14 du présent Accord.

20.2. Si l'amendement concerne des dispositions de l'Accord autres que celles relatives au tableau des routes ci-joint, l'amendement est approuvé par chaque Partie contractante, conformément à ses formalités constitutionnelles, et il entre en vigueur à la date de l'échange de notes effectué par la voie diplomatique.

20.3. Si l'amendement concerne seulement des dispositions du tableau des routes joint en annexe, il fait l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et prend effet à la date de l'approbation des autorités aéronautiques.



*Article 21. Entrée en vigueur de l'Accord*

Le présent Accord est approuvé, conformément aux procédures constitutionnelles requises par chacune des Parties contractantes, et entre en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques notifiant l'accomplissement de ces procédures.

Le présent Accord est établi en trois originaux, en langues arabe, anglaise et néerlandaise, tous les textes faisant également foi. Chaque Partie détient un exemplaire de ce texte pour mise en oeuvre.

Fait à Abou Dhabi le 31 juillet 1990.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

W. A. DOLLEMAN

Pour Le Gouvernement des Émirats Arabes Unis:

MOHAMMED YAHYA AL-SWEIDI



ANNEXES

TABLEAU DES ROUTES

Tableau des routes I

Routes sur lesquelles la ou les entreprise(s) désignée(s) par le Royaume des Pays-Bas peut (peuvent) exploiter des services aériens.

Points de départ aux Pays-Bas	Points intermédiaires	Points dans les Émirats arabes unis	Points au-delà des E.A.U.
Points aux Pays-Bas	Points seront désignés plus tard	Points aux E.A.U	Points seront désignés plus tard

Notes

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes indiquées peuvent, au choix de l'entreprise désignée, être omis à l'occasion de n'importe quel vol ou de tous les vols.

2. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes indiquées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre dans lequel ils sont présentés, à condition que le service en question soit assuré par un itinéraire raisonnablement direct.

3. Chacune des entreprises désignées peut mettre fin à n'importe lequel de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Chacune des entreprises désignées peut desservir des points non mentionnés à condition de n'exercer aucun droit de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante sans qu'un accord ait été conclu sur l'inclusion de ces points dans le tableau des routes.

Tableau des routes II

Routes sur lesquelles la ou les entreprise(s) désignée(s) par les Émirats arabes unis peut (peuvent) exploiter des services aériens.

Points de départ dans les E.A.U.	Points intermédiaires	Points aux Pays-Bas	Points au-delà des Pays-Bas
Points aux E.A.U (via Doha, Bahreïn et Mascate)	Points seront désignés plus tard	Points aux Pays-Bas	Points seront désignés plus tard

Notes

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes indiquées peuvent, au choix des entreprises désignées, être omis à l'occasion de n'importe quel vol ou de tous les vols.

2. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes indiquées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre dans lequel ils sont présentés, à condition que le service en question soit assuré par un itinéraire raisonnablement direct.

3. Chacune des entreprises désignées peut mettre fin à n'importe lequel de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Chacune des entreprises désignées peut desservir des points non mentionnés à condition de n'exercer aucun droit de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante sans qu'un accord ait été conclu sur l'inclusion de ces points dans le tableau des routes.

