

No. 42536

**United States of America
and
Saudi Arabia**

**Air Transport Agreement between the Government of the United States of America
and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (with annexes). Jeddah, 2
October 1993**

Entry into force: *2 October 1993 by signature, in accordance with article 19*

Authentic texts: *Arabic and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 3
April 2006*

**États-Unis d'Amérique
et
Arabie saoudite**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique
et le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite (avec annexes). Djeddah, 2
octobre 1993**

Entrée en vigueur : *2 octobre 1993 par signature, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *arabe et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 3
avril 2006*

ملحق (٤)

أفضلية نقل الركاب والشحن

يحق لشركات الطيران المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين، تمسبا مع تعيينها والخطوط المرخص لها بها، ان تتنافس بموجب الحقوق المنصوص عليها في (الحرية الثالثة والحرية الرابعة) اللتين تنصان على حق التعاقد الحكومي لتسيير حركة نقل كافة الركاب والشحن. ويعرف التعاقد الحكومي للنقل بأنه حركة النقل التي دفعت احرثها لشركة طيران معينة لنقل الركاب والشحن من قبل متعاقد مع الحكومة يزودها بالسلع أو الخدمات) ويشمل ذلك الحكومة أو حكومات الولايات أو الحكومات المحلية أو المجالس البلدية أو غيرها من الوحدات الحكومية)

ملحق (٣)

أنظمة الحجز بالكمبيوتر

يوافق الطرفان المتعاقدان على المساواة الموضوعية وغير التمييزية لنظام الحجز بالكمبيوتر، وعلى أهمية حق شركات الطيران وبانعمي الحجوزات بالكمبيوتر لكل من الطرفين المتعاقدين، في استحضار وصيانة وتوفير أنظمة الحجز بالكمبيوتر بملاقيد لشركات ووكالات السفر في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، ويوافق الطرفان المتعاقدان أيضا على أن شركات الطيران وبانعمي الحجز بالكمبيوتر لكل من الطرفين تتمتع بحرية الوصول بصورة غير تمييزية إلى أنظمة الحجز بالكمبيوتر في أراضيها. وبالمثل تتمتع شركات الطيران وبانعمي الحجز بالكمبيوتر لكل من الطرفين المتعاقدين بحرية الوصول بصورة غير تمييزية وغير مقيدة إلى كافة أنظمة الاتصالات السلكية واللاسلكية العامة ومراقق توزيع الاتصالات الأخرى أو كلاهما معا.

القسم الثاني تعيين الخطوط الدولية

بالرغم مما ورد في المادة الثالثة من الاتفاقية الثنائية (تعيين الناقلات الوطنية) فانه لا يحق لكل طرف من الاطراف المتعاقدة تعيين اكثر من باقلتين وطنيتين للركاب وناقلتين للشحن الجوي.

القسم الثالث عدد الرحلات

بالرغم مما ورد في المادة العاشرة من الاتفاقية الثنائية (السعة) الا انه يتم تحديد الرحلات وفقاً للتالي :-

- ١- ثمانية رحلات في الاتجاهين اسوعياً لساقلات الركاب لكل طرف على الطرق المحددة في القسم الاول من هذا الملحق.
- ٢- ستة رحلات اسوعياً في الاتجاهين لساقلات الشحن لكل طرف على الطرق المحددة في القسم الاول من هذا الملحق.

القسم الرابع - مدة صلاحية الملحق

- ١- سوف ينتهي العمل بقواعد هذا الملحق بتاريخ ٣١/مارس/١٩٩٥م. وقد وافق الطرفان المتعاقدان على الاجتماع قبل ستة اشهر على الاقل من انتهاء صلاحية هذا الملحق لتحديد مدى تحديده او تمديده او تطويره. على ان تتضمن المناقشات بعض التحليلات لمستوى الخدمات الحوية بين البلدين مع النظر في النمو التاريخي للسوق وسوع الخدمة الذي تم تقديمه خلال العترة بالاصافة الى التوصيات لاصافة خدمات اخرى بين البلدين.
- ٢- لايعني هذا القسم تحديد الاتعاقيات او القواعد الخاصة بهذا الاتعاق فيما يحتص بالمناقشات او المراء هذا الاتعاق او انهاءه.

الملاحق (٢) رحلات الركاب غير المنتظمة

- ١/ يسمح لشركة او شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين تحت هذا الملحق بتشغيل رحلات ركاب مؤجرة بين الولايات المتحدة الامريكية والمملكة العربية السعودية.
- ٢/ يسمح لشركة او شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين بتشغيل رحلات شحن مؤجرة بين الولايات المتحدة الامريكية والمملكة العربية السعودية وذلك بعد استلام الموافقة على طلبهم بتشغيل الخدمات المذكورة. يحق للشركة او شركات الطيران المعينة من قبل حكومة المملكة العربية السعودية بتشغيل رحلات شحن مؤجرة بشركة طيران تابعة لطرف ثالث، تخضع للموافقة المسبقة من قبل سلطات الطيران في كلا الطرفين المتعاقدين.
- ٣/ فيما عدا ما اتمق عليه، الرحلات المؤجرة المسموح لها بموجب هذا الملحق، تؤدي خدماتها بموجب الانظمة والقوانين المسموح بها في البلد الذي سمح بتسيير الرحلات المؤجرة.
- ٤/ يعطى كلا الطرفين المتعاقدين اعتبارات خاصة بطلبات شركات الطيران في الطرف المتعاقد الاخر لتقل حركة مؤجرة لم يشملها هذا الملحق على اساس المعاملة بالمثل.
- ٥/ ينتهي العمل بشروط هذا الملحق اعتبارا من ٣١ مارس ١٩٩٥م. ووافق الطرفان المتعاقدان على اجراء محادثات قبل انتهاء العترة بسنة، ليقرروا مدى امكانية الاستمرار بشروط هذا الملحق او اجراء بعض التعديلات عليه
- ٦/ لا يعدل هذا الملحق ابي شرط بخصوص المعاوضات، الايقاف، الانتهاء من هذا الاتفاقية.

٣- يحق لكل ناقلة ان تقدم كل او جزء من خدماتها الى الناقلة الوطنية المعينة الاخرى بموجب ترتيبات تجارية فيما بينها بعد حصولها على موافقة سلطات الطيران المدني في البلدين.

٤- يحق لكل ناقلة وطنية معينة في اي او في كل الرحلات وحسب رغبيتها التشغيل في الاتجاه او في الاتجاهين بدون تحديد جغرافي. والتشغيل في الطرق المحددة لها بأي ترتيب كان والغاء التوقف في اي نقطة او نقاط خارج اقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي قام بتعيين تلك الناقلة بدون ان تغد تلك الناقلة حقوق نقل منصوص عليها في هذا الاتفاق.

٥- في اي جزء او اجزاء من الطرق الدولية الموضحة اعلاه او (تلك الطرق التي سوف يتم الاتفاق عليها فيما بعد) يحق للناقلة الوطنية المعينة تشغيل النقل الدولي بدون اي تحديد مثل تحويل او تغيير اي نقطة غير الطرق الجوية او تغيير طراز الطائرة او رقم الرحلة. مع الاخذ في الاعتبار بأنه في حالة الرحلات المغادرة يكون النقل فيماوراء تلك النقطة متواصل للنقل من اقليم الدولة المتعاقدة التي عينت الناقلة الوطنية. وفي حالة الوصول يكون النقل الى اقليم الطرف الاخر الذي عين تلك الناقلة متواصل فيماوراء تلك النقاط.

ثانياً:

ملاحظات عن الطرق الحوية:

أ/ يمكن لكل طرف من الاطراف المتعاقدة تغيير النقاط المتوسطة او النقاط فيماوراء بموجب مذكرة رسمية ترسل عبر القنوات الدبلوماسية قبل ثلاثة اشهر من التغيير المطلوب.

ب/ يحق لكل ناقلة معينة رسمياً التشغيل بدون حقوق النقل الى اي نقطة متوسطة او اي نقطة فيماوراء بدون اي تحديد جغرافي.

ج/ بالاضافة الى النقاط المتوسطة والنقاط فيماوراء في الطرق المحددة هي الفقرة (اولاً) يمكن لكل ناقلة وطنية معينة رسمياً التشغيل مع كامل حقوق النقل بالحرية الحامسة بدون تحديد جغرافي من اي نقطة لاتشتعل اليها الناقلة الاخرى لاماشرة ولاشكل مشترك.

د/ النقاط المتوسطة يمكن تحويلها الى نقاط فيماوراء والنقاط فيماوراء يمكن تحويلها الى نقاط متوسطة.

هـ/ يحق لناقلة كل طرف متعاقد الربط بين النقاط المعينة له داخل اقليم الطرف الاخر

و/ تبادل وجهات النظر حول التطورات المستقلة

١- وافق الطرفان على تبادل وجهات النظر قبل يوم ١/ابريل/١٩٩٤م فيما يتعلق بالحاجة لريادة عدد الرحلات المحدولة ادا وحدت المبررات.

٢- يجب ان يؤخذ في الاعتبار عند المحادثات:

ب/ الطرق المحدد للناقلة المعينة من قبل حكومة المملكة العربية السعودية:

١- لخدمات الركاب والشحن المختلطة:

من نقطة او نقاط في المملكة العربية السعودية عبر نقطتين متوسطتين الى نيويورك وواشنطن و اورلندو بالاضافة الى نقطتين اضافيتين في امريكا ونقطتين فيماوراء الولايات المتحدة الامريكية الى النصف الغربي من الكرة الارضية (مثل كندا والمكسيك و امريكا الجنوبية).

ملحوظة:

(١) يمكن تغيير النقطة الاضافية الرابعة بموجب مذكرة كتابية ترسل عبر القنوات الدبلوماسية بثلاثة اشهر قبل التغيير.

٢- لخدمات الشحن الجوي

من نقطة او نقاط في المملكة العربية السعودية عبر نقطتين متوسطتين الى نيويورك وثلاثة نقاط اضافية في الولايات المتحدة الامريكية (١) ونقطتين فيماوراء الولايات المتحدة الامريكية الى نصف الكرة الارضية الغربي (كندا، المكسيك و امريكا الجنوبية).

ملحوظة:

(١) يمكن لحكومة المملكة العربية السعودية اختيار نقطة ثانية لرحلات الشحن الجوي المنتظمة في الولايات المتحدة الامريكية ونقطتين اضافيتين اخرتين والتي يمكن تغييرهما او تحويلهما خلال تسعين يوما عبر القنوات الدبلوماسية. علما بأن تعيين النقطة يجب ان يتم بعدة لاتقل عن تسعين يوما من بدء التشغيل.

الملحق الأول
الخدمات الجوية المنتظمة
القسم الأول - الطرق

اولاً: الناقلات او الناقلات المعينة من كل طرف بموجب هذا الملحق يحق لها بموجب التعمين الرسمي تشغيل الخدمات الحوية الدولية .-

١- بين نقاط على الطرق التالية :

٢- بين تلك الطرق ونقاط في دولة ثالثة خلال نقاط في اقليم الطرق المتعاقد الذي يملك الناقلات الجوية.

أ/ الطرق المحددة للناقلات المعينة من قبل حكومة الولايات المتحدة الامريكية:

١- لخدمات الركاب والشحن المحتلطة:

من نقطة او نقاط في الولايات المتحدة الامريكية عبر نقطتين متوسطتين الى جدة والرياض والظهران ومقطتين فيما وراء المملكة العربية السعودية الى آسيا.

٢- لخدمات الشحن الحوي:

من نقطة او نقاط في الولايات المتحدة الامريكية عن طريق نقطتين متوسطتين الى حدة والرياض والظهران ومقطتين فيما وراء المملكة العربية السعودية الى آسيا واستراليا ونيوزيلندا.

المادة (١٩)

سريان الاتفاقية


يسري العمل بهذه الاتفاقية اعتباراً من تاريخ توقيعها.

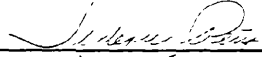
وشهادة بذلك، فقد وقع على هذه الاتفاقية، الموقعان ادناه المعروضان من قبل حكومتيهما

حسرت من سختين في مدينة جدة في هذا اليوم السادس عشر من ربيع الآخر ١٤١٤ هـ الموافق الثاني من اكتوبر ١٩٩٣ م وباللغتين الانجليزية والعربية، ويتساوى النصان في الحجة القانونية.

عن حكومة المملكة العربية السعودية

عن حكومة الولايات المتحدة الامريكية


محمد بن عبد الله بن محمد
مساعد وزير الدفاع والطيران
لشئون الطيران المدني


هيدريكو بينا
وزير القنصل

**المادة (١٨)
المواثيق المتعددة الأطراف**

في حالة سريان اتفاقية متعددة الأطراف، قبل بها الطرفان المتعاقدان وتتعلق بأي موضوع
خمول في هذه الاتفاقية، يتم تعديل هذه الاتفاقية بحيث تطابق احكام الاتفاقية المتعددة الأطراف.

المادة (١٧)
~~التسجيل~~

يتم تسجيل الاتفاقية الراهنة وما يلحقها من تعديلات، طبقاً للمادة ١٤ لدى منظمة الطيران
مدني الدولية.

المادة (١٦)

الإنهاء

يحوز لأي من الطرفين المتعاقدين ان يقدم اشعارا في اي وقت الى الطرف المتعاقد الاخر سمحه قراره انتهاء هذه الاتفاقية. وترسل من الاشعار نسخة في الوقت ذاته الى منظمة الطيران المدني الدولية . فاذا قدم مثل هذا الاشعار، ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد اثني عشر (١٢) شهرا من ربيع تلقي الطرف المتعاقد الاخر للاشعار، مالم يتم الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين على سحب حار الانهاء قبل نهاية تلك المدة. في حالة عدم اقرار الطرف المتعاقد الاخر بتسليم الاشعار يعتبر اشعار ساريا بعد اربعة عشر (١٤) يوما من استلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولية.

المادة (١٥)

تسوية النزاعات

- ١- اذا نشأ بين الطرفين المتعاقدين نزاع حول تفسير او تطبيق هذه الاتفاقية وحب ان يسعى الطرفان المتعاقدان اولا لتسوية النزاع عن طريق التفاوض.
- ٢- فادا فشل الطرفان المتعاقدان في الوصول الى تسوية عن طريق التفاوض يحوز الاتفاق على احالة النزاع الى شخص او هيئة لاتخاذ قرار فيه. كما يجوز، بناء على طلب اي من الطرفين المتعاقدين، احالة النزاع الى هيئة تحكيم من ثلاث محكمين يعين كل طرف واحدا من المحكمين والثالث يختاره المحكمان اللذان عيئهما الطرفان. ويرشح كل من الطرفين المتعاقدين المحكم الذي يختاره في غضون ستين (٦٠) يوما من تاريخ تلقي اي من الطرفين المتعاقدين اشعارا من الطرف الاخر عن طريق القنوات الدبلوماسية يطلب فيه احالة النزاع الى التحكيم. ويعين المحكم الثالث في غضون ستين (٦٠) يوما اخرى. فادا لم يرشح اي من الطرفين المتعاقدين محكما خلال المصرة المحددة، او اذا لم يعين المحكم الثالث خلال العترة المنصوص عليها، يحور ان يطلب اي من الطرفين المتعاقدين من مجلس ادارة منظمة الطيران المدني الدولية تعيين محكم او محكمين حسب ما يقتضيه الوضع. وفي مثل هذه الحالة يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ويراس هيئة التحكيم.
- ٣- يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين، تمشيا مع قوانينه القومية، التراما كاملا بأي قرار او حكم صادر عن هيئة التحكيم.
- ٤- يتحمل الطرفان المتعاقدان نفقات هيئة التحكيم بما في ذلك اي مصاريف من قنل رئيس منظمة الطيران المدني الدولية بخصوص الاجراءات الواردة في المقرة (٢).

المادة (١٤)

المشاورات والتعديلات

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، أن يطلب إجراء مشاورات تتعلق بهذه الاتفاقية. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في أسرع وقت ممكن، بحيث لا يتعدى ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تلقي الطرف المتعاقد الآخر للطلب، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك. وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعد ويقدم أثناء المشاورات أدلة مؤيدة لموقفه لتيسير الوصول إلى قرارات اقتصادية رشيدة ومستتيرة.

(ب) يحتفظ الطرف المتعاقد لنفسه بحق مطالبة شركة او شركات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالتعاقد مع وكيل او وكلاء معينين لتقديم الخدمات الارضية في اقليم الطرف المتعاقد الاول اذا :

(١) كانت القوانين واللوائح المحلية، او اعتبارات ادارة الموانئ الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر تحول دون تخويل وكلاء متنافسين ممن قد تتعاقد معهم شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاول لادارة خدمات العمليات الارضية كلها او بعضها في اقليم الطرف المتعاقد الاخر، و

(٢) كانت شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاول تعامل بطريقة غير معقولة او تمييزية او كلاهما معا.

(ج) لايمارس الحق المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (ب) الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الاخر، مالم يكن اجراء فوريا مطلوباً بمقتضى القوانين المحلية للطرف المتعاقد الاول.

المادة (١٣) تهئيل شركات الطيران

- ١- يجوز لشركات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين ان تفتح مكاتب في اراضي الطرف المتعاقد الاخر لترويج مبيعات النقل الجوي.
- ٢- ويجوز لشركات الطيران المعينة التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين - وفقاً للقوانين واللوائح والمعمول بها في اراضي الطرف الآخر فيما يتعلق بدخول البلاد، والاقامة والعمالة - ان تستقدم الى اراضي الطرف المتعاقد الاخر خبراء في الادارة والمبيعات والمسائل الفنية والتشغيلية الاخرى، ممن تدعو اليهم الحاجة لتوفير النقل الجوي.
- ٣- يجوز لشركة او شركات الطيران المعينة التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين ان تكتفي، اذا شاءت، بموظفيها او بالاستعانة بخدمات مؤسسات او شركات للطحوظ الجوية التي تعمل في اراضي الطرف المتعاقد الاخر، ومرحص لها بأداء مثل هذه الخدمات في اراضي ذلك الطرف المتعاقد.
- ٤- يحصع الممثلون والموظفون الى القوايس واللوائح المعمول بها في اراضي الطرف المتعاقد الاخر، ويمسح كل من الطرفين - تمشياً مع هذه القوايس واللوائح، على اساس المعاملة بالمثل وبأدنى قدر من التأخير تراحيص العمل اللازمة، وتأشيرات الزيارة وما شابهها من وثائق الى الممثلين والموظفين المشار اليهم في المعرة (٢) من هذه المادة.
- ٥- (أ) يجوز لكل شركة طيران معينة ان تقوم بخدماتها الارضية في اقليم الطرف المتعاقد الاخر اما بنفسها او، اذا شاءت، بالاستعانة بوكيل مرخص لتوفير خدمات العمليات الارضية، كلها أو بعضها. ويكون حق الاداء الذاتي للعمل مرهونا فقط بالقنود المادية الباشنة عن اعتبارات سلامة الميلاء الجوي. فادا كانت تلك الاعتبارات تحول دون القيام بالاداء الذاتي، وحب ان تتوفر الخدمات الارضية لجميع شركات الطيران، على اساس متساو، وتقدر الاحور حسب تكلفة الخدمات المقدمة، التي ينفي ان تماثل في السوعية ما كان يمكن توفيره من خدمات على اساس الاداء الذاتي.

المادة (١٢) الإحكام المالية

يحق لكل شركة طيران معينة بيع خدمات النقل الجوي في اراضي الطرف المتعاقد الاخر بصورة مباشرة او عن طريق وكلائها حسب ما تراه مناسباً. ويحق لكل شركة طيران معينة ان تبيع خدمات النقل الجوي بعملة البلاد او بعملات دول اخرى قابلة للتحويل الحر حسبما تراه مناسباً، ولكل شخص حرية شراء هذه الخدمات بالعملات التي تقبل بها شركة الطيران تلك.

يجوز لكل شركة طيران معينة تحويل وارسال الابدادات المالية المحلية التي تزيد عن المبالغ المنفقة محلها الى بلدها دون قيود وعند الطلب ويتم التحويل والارسال على اساس اسعار تبادل العملات الاجنبية السائدة في يوم تقديم طلب التحويل.

فيما عدا الرسوم العادية التي تتقاضاه البنوك لاتفرض اي رسوم اخرى على هذه التحويلات.

(ب) المعدات الأرضية وقطع الفيار بما في ذلك المحركات التي تم ادخالها الى اراضي احد الطرفين المتعاقدين للخدمة او الصيانة او اصلاح طائرة معينة تابعة لاطراف متعاقدة اخرى مستخدمة في النقل الجوي.

(ج) والوقود وزيوت التشحيم والامدادات الفنية الاستهلاكية التي حملت او زودت في اراضي طرف متعاقد لتستخدمها طائرات طرف متعاقد اخر تعمل بالنقل الجوي الدولي حتى ولو استخدمت هذه الامدادات في جزءه من الرحلة فوق اراضي الطرف المتعاقد الذي تم منه تحميلها.

يجوز الاشتراط على ان تبقى المعدات والامدادات المشار اليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة تحت اشراف او رقابة السلطات المختصة.

تكون الاعفاءات المشار اليها في هذه المادة متوفرة ايضا حيثما تتعاقد شركات طيران معينة تابعة لاحد الطرفين المتعاقدين مع شركة طيران اخرى تتمتع بمثل هذه الاعفاءات من قبل طرف متعاقد اخر على اقراض او تحويل المواد المنصوص عليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة في اراضي الطرف المتعاقد الاخر.

المادة (١١)

الإعفاء من الرسوم الجهركية وغيرها من الرسوم

١- عند وصول طائرة تابعة لشركة طيران معينة تابعة لطرف متعاقد وتعمل في النقل الجوي الدولي الى ارض الطرف المتعاقد الاخر، تعمي معداتها العادية ومعداتها الارضية وقودها وريوت تشحيمها، وموادها العمية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار، (بما فيها المحركات)، ومحارن الطائرة (التي تحتوي على المواد التالية ولا تقتصر عليها مثل الاغذية والمشروبات والتبع و سلع اخرى محصنة للبيع للركاب او للاستخدام من قبلهم بكميات محدودة خلال الرحلة الجوية)، ومواد اخرى محصنة او تستخدم فقط ضمن نطاق تشغيل الطائرة او خدماتها في النقل الجوي الدولي، تعفى على اساس المعاملة بالمثل، من كافة قيود الاستيراد، وصرائب الممتلكات، والحمايات الراسمالية، والرسوم الجمركية وصرائب الاتاح الاصافية وما شابهها من الاجور والرسوم التي تعرضها السلطات الوطنية، ولا تقوم على اساس تكاليف الخدمات المقدمة، بشرط ان تعفى هذه المعدات والمواد على متن الطائرة

٢- وتعفى كذلك - وعلى اساس المعاملة بالمثل - من الصرائب والرسوم، والمصروفات والاجور المشار اليها في المعقرة (١) من هذه العادة باستثناء الاجور القائمة على اساس تكلفة الخدمات المقدمة .

(١) محارن الطائرة القادمة الى أو المأجودة من أرض احد الطرفين المتعاقدين والتي توضع على متن الطائرة لاستخدامها على طائرة معادرة تابعة للطرف المتعاقد الاخر والعاملة في النقل الجوي الدولي، حتى ولو استخدمت تلك المحارن في جزء من الرحلة في اراضي الطرف المتعاقد الذي نقلت منه المحارن الى الطائرة.

٤- نغص النظر عن العقرة (٥) لا يحق لاي من الطرفين المتعاقدين ان يمرض بصورة منفردة اي قيود على واحدة او اكثر من شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر من حيث حجم الخدمة (باستثناء ماهو مشروط في الملحقين (١) و (٢)) وعدد الرحلات وحدولتها ونوع الطائرة المستخدمة في هذه الخدمات عبر الطرق المحددة في هذه الاتفاقية باستثناء ما قد يكون حاصعا للحمارك او لاسباب فنية او تشغيلية او بيئية في ظل ظروف منتظمة تمشيا مع المادة ١٥ من الميثاق. وفي حالة وجود ما يدعو احد الطرفين المتعاقدين الى الاعتقاد بأن العمليات التي تقوم بها شركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الاخر غير متمشية مع المبادئ والمستويات المخصوص عليها في هذه المادة يحور له ان يطلب اجراء المشاورات لعرض استعراض العمليات التي هي موضوع البحث، لتحديد مدى مطابقتها لتلك المستويات والمبادئ.

٥- تقدم شركة الطيران المعيبة التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين جدول مواعيد لرحلاتها الحوية وتعديلاته الى سلطات الملاحة الحوية للطرف المتعاقد الاخر قبل بداية العمليات او العمليات المرمعة بثلاثين يوما (٣٠) على الاقل. ويحب ان يتضمن الجدول المقدم جدول مواعيد الرحلات وعددها اسوعيا ونوع الطائرة المستخدمة ويحور لسلطات الملاحة الحوية في حالات خاصة قبول فترة اقصر ولا تنتقص شروط هذه العقرة من الحقوق العشار اليها في العقرة (٤) اعلاه.

٦- يحور لكل طرف متعاقد ان يطلب - تمشيا مع لوائحه - من شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر بيانات احصائية لاعراض اعلامية

--

المادة (١٠)

الإحكام المتعلقة بحجم الخدمات

١- عند قيام شركات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بتشغيل الخدمات الحوية الموصوفة في هذه الاتفاقية، تؤخذ مصلحة شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر في الاعتبار لكي لا تؤثر بلا داع في الخدمات التي تقدمها شركات طيران هذا الطرف الآخر على جميع الخطوط أو على جزء منها.

٢- تتصل الخدمات الحوية التي توفرها للجمهور شركات الطيران العاملة بموجب هذه الاتفاقية اتصالاً وثيقاً بمتطلبات الجمهور إلى مثل تلك الخدمات.

٣- يكون الهدف الأساسي للخدمات التي تقدمها شركة طيران معينة بموجب هذه الاتفاقية توفير سعة كافية من الحركة لمواجهة متطلبات الحركة بين الدولة التي تعتر فيها شركة الطيران هذه الخطوط الحوية الوطنية لها، وبين الدول التي تمثل الوجهة النهائية للحركة. ويطبق حق الصعود أو النزول في نطاق خدمات الحركة الحوية الدولية المتجهة إلى والقادمة من دولة ثالثة في نقطة أو نقاط على الخطوط المحددة بموجب هذه الاتفاقية يطبق بمقتضى المبادئ العامة المتعلقة بالتطبيق المصظم التي يلتزم بها الطرفان المتعاقدان ويحصر للمبادئ العامة والتي يكون فيها نطاق الخدمات مرتبطاً :

- (أ) بمتطلبات الحركة بين دولة المنشأ ودولة الوجهة النهائية للحركة،
- (ب) بمتطلبات عمليات شركات الطيران العابرة،
- (ج) وبمتطلبات الحركة للمسطة التي تمر الطائرات عبرها، بعد أخذ الخدمات المحلية والإقليمية في الاعتبار.

المادة (٩) المنافسة العادلة

يتيح كل من الطرفين المتعاقدين فرصة منصفة وعادلة امام شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين للمنافسة في مجال النقل الجوي الدولي الذي تشملته هذه الاتفاقية.

يتخذ كل من الطرفين المتعاقدين كافة الاجراءات المناسبة في نطاق السلطة القانونية المخولة له لازالة كافة اشكال التمييز او الممارسات التنافسية غير العادلة التي تؤثر تأثيرا عكسيا على وضع المنافسة لشركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الاخر.

المادة (٨) استخدام المطارات والمرافق

١- يجب أن تكون أجور الاستخدام التي قد تفرضها السلطات او الهيئات المختصة بالتحصيل التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين على شركات طيران الطرف الاخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية ومتساوية فيما بين فئات المستخدمين. وعلى اية حال، يجب تحديد احور الاستخدام على كافة شركات الطيران التابعة لاي من الطرفين المتعاقدين بشروط لا تغل في ايجابيتها عن تلك الممنوحة لاي شركة طيران اخرى.

٢- يحور لاحور الاستخدام المفروضة على شركات طيران الطرف المتعاقد الاخر ان تعكس ولكن على الا تعدى، حراً عادلاً من مجموع التكلفة الاقتصادية التي تتحملها السلطات او الهيئات المختصة بالتحصيل لقاء توفير المطار المناسب، والملاحة الجوية، وخدمات ومرافق أمن الطيران. ويجور - في حالة المطارات، ان تمثل نسبة عائد معقولة بعد استقطاع الاستهلاكات، توفر الخدمات والمرافق التي يتم تقاضي الاحور من احلها على اساس اقتصادي فعال. ويقدم اشعار في وقت معقول قبل احراء اي تغييرات في احور الاستخدام

٣- يشجع كل من الطرفين المتعاقدين التشاور بين سلطات التحصيل او الهيئات المختصة في اقليمه وبين شركات الطيران المستخدمة للخدمات والمرافق. كما تشجع سلطات التحصيل او الهيئات المختصة تبادل المعلومات مع شركات الطيران بهدف الوقوف على مدى ملاءمة احور الاستخدام.

- ٥- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على التقيد بنود ألامن التي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بدحول اراضية، وعلى اتخاذ التدابير الكافية لحماية الطائرات، وتفتيش الركاب وافراد الطاقم وما يحملونه من امتعة معهم بالاضافة الى القطع المشحونة (بما فيها الامتعة) ومحارر الطائرات قبل عملية تحميلها. ويمنح كل من الطرفين اهتماما ايجابيا لاي طلب من الطرف المتعاقد الاخر باتخاذ اجراءات امن خاصة لمواجهة خطر او تهديد معين.
- ٦- في حالة وقوع حادث او التهديد بوقوع حادث من حوادث الاستيلاء غير القابوني على الطائرة او ارتكاب عمل احر محال للقانن ضد سلامة الركاب والطاقم والطائرة والمطارات ومرافق الملاحة الحوية، يساعد كل من الطرفين الطرف الآخر عن طريق تيسير الاتصالات والتدابير المناسبة الاخرى الرامية الى وضع حد سريع ومأمون لمثل هذا الحادث او للتهديد بوقوعه بشرط عدم انتهاك السيادة الاقليمية لدول اخرى.
- ٧- اذا كان لدى احد الطرفين المتعاقدين اسباب وحيهة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر خالف بنود امن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة، يحوز لسلطات الملاحة الجوية لهذا الطرف المتعاقد ان تطلب اجراء المشاورات العورية مع سلطات الملاحة الحوية للطرف المتعاقد الآخر. ويشكل العشل في التوصل الى اتعاق مرض خلال ٩٠ (تسعين) يوما من تاريخ الطلب اساسا لسحب او الغاء او تقييد او فرض شروط على تحويل التثميل او التصريح الفني الممنوح لشركة الطيران او شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. ويحور اتحاد مثل هذا الاحراء مسبقا فقط اذا تطلب الامر لمواجهة تهديد عاجل غير عادي موجه الى الركاب او الطاقم او الطائرة.

المادة (v) أمن الطيران

طبقاً للالتزامات الطرفين المتعاقدين وحقوقهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان ان التزامهما بحماية أمن الطيران المدني - في علاقاتهما المتبادلة من أشكال التدخل غير القانوني يمثل حراً لا يتحزاً من هذه الاتفاقية.

يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب جميع المساعدات اللازمة أحدهما للآخر لمع عمليات الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وغير ذلك من الإجراءات غير القانونية ضد سلامة الركاب وافراد الطاقم والطائرة والمطارات، ومرافق الملاحة الجوية واي تهديد آخر موجه الى أمن الطيران.

يتعهد الطرفان المتعاقدان بالعمل بنود (الميثاق الخاص بالحرائم وبأعمال معينة أخرى التي ترتك على متن الطائرات) الموقع في طوكيو في ١٤ سبتمبر ايلول ١٩٦٣ (وميثاق قمع الاستيلاء عبر القانوني على الطائرات) الموقع في لاهاي في ١٦ ديسمبر/كانون الاول ١٩٧٠ (وميثاق قمع الاعمال عبر القاسوية ضد سلامة الطيران المدني) الموقع في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ايلول ١٩٧١ واي اتفاقية أخرى متعددة الاطراف حول أمن الطيران ملزمة للطرفين المتعاقدين.

يلتزم الطرفان المتعاقدان، في علاقاتهما المتبادلة، بسود ولوائح أمن الطيران التي وصعتها منظمة الطيران المدني الدولية والمرفقة كملاحق بميثاق الطيران المدني الدولي. ويتحقق الطرفان المتعاقدان من أن مشغلي الطائرات المسلحة في بلديهما أو المشغليين الذين يتحدون المقر الدائم لمعلمهم او سكنهم الدائم في اقليميهما، ومشغلي الموانئ الجوية في البلدين يتصرفون بما يطابق هذه النود الخاصة بأمن الطيران.

المادة (٦) السلامة

على كل من الطرفين المتعاقدين أن يعترف - لاغراض القيام بعمليات النقل الجوي المنصوص عليها في الاتفاقية - بصحة شهادات اهلية الطائرات للطيران، وشهادات الكفاءة، والتراخيص الصادرة أو المصدق عليها من الطرف المتعاقد الآخر، وباستمرار سريانها بشرط أن تفي متطلبات هذه الشهادات أو التراخيص بالمستويات الدنيا التي تحددها مواثيق الطيران المدني الدولية. غير انه يحق لكل طرف متعاقد ان يرفض الاعتراف بصحة شهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة الى مواطنيه أو المصدق على صحتها من جانب الطرف المتعاقد الاخر، وذلك لاغراض الطيران في أجوائه.

يحق لكل من الطرفين المتعاقدين ان يطلب اجراء مشاورات فيما يتعلق بمستويات السلامة التي يتبعها الطرف المتعاقد الاخر فيما يتعلق بمرافق الملاحة الجوية والطاقم الجوي، والطائرة، وعمليات شركات الطيران المعنية. واذا اكتشف أحد الطرفين المتعاقدين، على أثر هذه المشاورات ان الطرف المتعاقد الاخر لايراعي ولايطبق بصورة فعالة مستويات السلامة والمتطلبات اللازمة في هذه المجالات والتي تعادل على الاقل الحد الادنى للمستويات المرعية بمقتضى معاهدة الطيران المدني الدولي، وجب اشعار الطرف المتعاقد الاخر بهذه المكتشفات واشعاره بالخطوات اللازمة للتقيد بهذه المستويات الدنيا، وعلى الطرف المتعاقد الاخر ان يتخذ الاجراءات التصحيحية المناسبة. ويحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق سحب والغاء او تقييد العمل بالتحويل او التصريح الفني لشركة طيران او شركات طيران معينة من جانب الطرف المتعاقد الاخر في حالة اغفال الطرف الاخر اتخاذ الاجراء المناسب خلال فترة زمنية مناسبة.

المادة (5) تطبيق القوانين

- ١- تطبق القوانين واللوائح لطرف متعاقد والمتعلقة بدخول الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي الى أراضي أو المكوث فيها ، أو مغادرتها أو بالعمليات الملاحية أثناء وجودها في الاقليم، تطبق على الطائرات التابعة للخطوط الجوية المعينة من الطرف المتعاقد الاخر، ويتم التقييد بها من قبل تلك الطائرات في وصولها أو مغادرتها أو أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الاوّل.
- ٢- يمثل للقوانين واللوائح لطرف متعاقد، والمتعلقة بدخول الركاب، أو الملاحين ، أو حمولة الطائرة الى أراضي ، أو المكوث فيها ، أو مغادرتها وذلك كاللوائح المتعلقة بالدخول والتصاريح، والعبور، والهجرة، وحوارات السمر ، والحمارك والحجر الصحي، أو في حالات نقل البريد ، الانظمة البريدية ، يمثل لها من قبل الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الاخر لدى دخولها ، أو مغادرتها أو لدى تواجدها في أراضي الطرف المتعاقد الاوّل.

المادة (٤) الغاء التصاريح

١- لسلطات الملاحة الجوية للطرفين المتعاقدين الحق في الغاء تصاريح التشغيل المشار اليها في هذه المادة بخصوص شركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو فرض شروط مؤقتة أو دائمة :

أ/ في حالة عدم اقتناع سلطتي الطيران بالملكية الحقيقية والادارة الفعلية لتلك الخطوط والمناطة بالطرف المتعاقد المعين للخطوط او بمواطنيه.

ب/ في حالة اخفاق تلك الخطوط في الامتثال للقوانين واللوائح المشار اليها في المادة الحامسة من هذه الاتفاقية (تطبيق القوانين). أو

ج/ في حالة عدم محافظة الطرف المتعاقد الآخر على مستويات وتطبيق السلامة بموجب المادة (٦).

٢- ما لم يكن اتحاد اجراء فوري ضروريا للحيلولة دون انتهاك القوانين واللوائح المشار اليها اعلاه ، فان الحقوق المدرجة في المعقرة ١ (ب) أو ١ (ج) من هذه المادة تمارس فقط بعد اجراء مشاورات مع سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الاخر وفقا للمادة ١٤ من هذه الاتفاقية.

٣- لاتقيد هذه المادة حقوق اي من الطرفين لالغاء أو تحديد او وضع شروط على الخدمات الجوية بموجب احكام المادة ٧ (أمن الطيران).

المادة (٣) التعيين والتراخيص

يحق لكل طرف متعاقد تعيين شركة أو شركات طيران وذلك بواسطة مذكرة دبلوماسية لغرض تشغيل عمليات نقل جوي دولية بموجب شروط هذه الاتفاقية وسحب أو تغيير تلك الشركات المعنية.

في حالة استلام هذا التعيين والطلبات بالشكل والطريقة المنصوص عليهما مع شركة الطيران المعنية، للحصول على اذونات التشغيل والسماحات الفنية، يمنح الطرف المتعاقد الاخر تصاريح التشغيل والتراخيص المناسبة بأقل قدر من اجراءات التأخير، على أن :

أ/ تناط الملكية الفعلية والادارة الحقيقيه لتلك الخطوط بالطرف المتعاقد الذي يعين الشركة، ولمواطني الطرف المتعاقد أو كليهما.

ب/ تكون شركة الطيران المعنية مؤهلة للوفاء بالشروط المذكورة في اللوائح والقوانين المطبقة عادة في تشغيل النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في الطلب او الطلبات، و.

ج/ يحافظ الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران على المستويات المذكورة في المادة ٦ (السلامة) والمادة ٧ (الامن) ويطبقتها.

عندما يتم تعيين الخطوط الجوية ويصرح لها يمكنها في ابي وقت البدء في تشغيل الخدمات المتفق عليها بأكملها، او جزء منها وشريطة الالتزام بشروط هذه الاتفاقية.

المادة (٢) منح الحقوق

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر الحقوق التالية مقابل القيام بالخدمات الجوية الدولية من قبل شركة او شركات معينة للخطوط الجوية

- أ/ الطيران بدون هبوط عبر اقليم الطرف المتعاقد الآخر.
ب/ التوقف في الاقليم المشار اليه لغرض لغير حركة النقل.
ج/ الحقوق الاخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

تتمتع شركة او شركات الطيران المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين، خلافا للحقوق التي تم تعيينها بموجب (المادة ٣) من هذه الاتفاقية. تتمتع ايضا بالحقوق الموضحة في الفقرة ١ (أ) و (ب) من هذه المادة.

ليس في الفقرة (١) من هذه المادة ما يفسر بأنه يمنح الخطوط الجوية لطرف متعاقد امتياز اخذ الركاب والبضائع والبريد في اقليم الطرف المتعاقد الاخر لنقلهم بتعويض او بأجر الى نقطة اخرى في اقليم ذلك الطرف المتعاقد.

- و/ عبارة (النقل الجوي الدولي) تعنى النقل الجوي عبر المجال الجوي لاراضي اكثر من دولة واحدة.
- ر/ عبارة (التوقف لاغراض غير النقل) تعني التوقف لاي عرض خلافا لاحتد او انزال الركاب او الامتعة او المضاعة او البريد في النقل الجوي.
- ح/ عبارة (الخطوط الجوية) تعني اي مشروع للنقل الجوي يقدم او يعمل في الخدمات الجوية الدولية.
- ط/ عبارة (اتفاقية) تعني هذه الاتفاقية، وملاحقها المرفقه بها واية تعديلات على هذه الاتفاقية او على ملاحقها.
- ي/ عبارة (رسم استخدام المرافق) تعني الرسم التي يعرض على شركات الطيران مقابل الانتعاع بالمطار او الملاحة الجوية او خدمات أمن الطيران او الممتلكات او التسهيلات، و
- ك/ عبارة (التكلمة الاقتصادية الكاملة) تعني التكاليف المباشرة مقابل تقديم الخدمات مع رسوم معقولة التكاليف الادارية.

المادة (1) التعريفات

لاعراس هذه الاتفاقية ومالم يتطلب سياق الكلام غير ذلك:

أ/ عبارة (سلطات الطيران المدني) تعني بالنسبة لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية ووزارة النقل أو أي وكالة تحلها. وبالنسبة للمملكة العربية السعودية تعني (رئاسة الطيران المدني) أو أي شخص أو هيئة معوضة بممارسة وظائف شبيهه بالوظائف التي تمارسها (الرئاسة).

ب/ عبارة (شركة الطيران المعينة) تعني شركة طيران عينها طرف متعاقد بموجب مذكرة دبلوماسية للطرف الآخر حسب المادة (٣) من هذه الاتفاقية وحولها القيام بالخدمات الجوية المحددة في الملحقين (١) و (٢) والمرفقين مع هذا

ج/ عبارة (الأقليم) فيما يتعلق بالطرف المتعاقد تعني المناطق الارضية والعياء الاقليمية المحاورة لها، والتي هي تحت سيادة أو حماية أو وصاية أو احتصاص الطرف المتعاقد.

د/ عبارة (معاهدة) تعني (معاهدة الطيران المدني الدولي) المفتوحه للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤م وتشتمل على.

١- أي تعديل ساري المفعول بموجب المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية مصدق عليها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين، و

٢- أي ملحق أو تعديل تم بموجب المادة ٩٠ من الاتفاقية المذكورة طالما ان هذا الملحق أو التعديل ساري المفعول من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

هـ/ عبارة (النقل الجوي) تعني أي عمليات تقوم بها الطائرات للنقل العام أو للركاب أو الامتعة أو البضائع أو البريد، بصورة منفصلة أو مدمجة مقابل تعويض أو آخر.

يتبع ...

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

**اتفاقية النقل الجوي
بين حكومة الولايات المتحدة الأمريكية
وحكومة المملكة العربية السعودية**

ان حكومة الولايات المتحدة الامريكية و حكومة المملكة العربية السعودية المشار اليهما فيما
عد بالطرفين المتعاقدين. و باعتبارهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة
لتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر/كانون أول ١٩٤٤م. وبناء على رغبتهما في تشجيع
وتطوير وترويج النقل الجوي بين وفيما وراء اقليميهما تتفقان على التالي :-

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF SAUDI ARABIA

The Government of the United States of America and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia herein after referred to as the Contracting Parties;

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

Desiring to promote and stimulate the development of air transportation between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the United States, the Department of Transportation or its successor agency, and in the case of the Kingdom of Saudi Arabia, the Presidency of Civil Aviation and/or any person or body authorized to perform functions exercised by the said Presidency of similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, by diplomatic note to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the Agreement and authorized for the operation of the air services specified in Annexes I and II hereto;

(c) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection, trusteeship or jurisdiction of that Contracting Party;

(d) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

(e) the term "air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(f) the term "international air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;

(g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

(h) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(i) the term "agreement" means this Agreement, the Annexes attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annexes;

(j) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security services, property, or facilities; and

(k) the term "full economic costs" means the direct cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the designated airline or airlines:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contractor Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(c) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) The airline or airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1(a) and (b) of this Article.

(3) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Article 3. Designation and Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note an airline or airlines for the purpose of conducting international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation, and of applications in the form and manner prescribed from the designated airline for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

(c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Security).

(3) When an airline has been so designated and authorized, it may begin at anytime to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Revocation of Authorization

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

(a) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;

(b) in the event that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

(c) in the event the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

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

(3) This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the entrance into, stay within, or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations, shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6. Safety

(1) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in

force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

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

Article 7. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

(3) The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and any other multilateral agreement on aviation security binding on both Contracting Parties.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and regulations established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items

as well as cargo (including baggage) and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and 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, provided that it will not violate the other States' regional sovereignty.

(7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within (ninety) 90 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. Such action may be taken beforehand only if required to meet an immediate and extraordinary threat to the safety of passengers, crew, or aircraft.

Article 8. Utilization of Airports and Facilities

(1) User charges which may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, non-discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, user charges shall be assessed on all airlines of each Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, air navigation, and aviation security facilities and services, and in the case of airports, may provide for a reasonable rate of return, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary for an accurate review of the reasonableness of the charges.

Article 9. Fair Competition

(1) Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

(2) Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

Article 10. Capacity Provisions

(1) In the operation by the airlines of either Contracting Party of the air services described in this Agreement, the interest of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

(2) The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(3) Services provided by a designated airline under the present Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

(a) to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

(b) to the requirements of through airline operation; and

(c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(4) Notwithstanding paragraph 5, neither Contracting Party shall unilaterally impose any restriction on the airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity (except as provided in Annexes I and II), frequency, scheduling or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in this Agreement except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operations conducted by an airline of the other Contracting Party have been inconsistent with the standards and principles set forth in this Article, it may request consultations for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with said standards and principles.

(5) A designated airline of one Contracting Party shall submit its flight schedule and subsequent amendments to its flight schedule to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation/planned operations. The submission of the schedule shall include the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. In special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. The provisions of this paragraph do not diminish any of the rights established under paragraph (4) above.

(6) Each Contracting Party may require, consistent with its own regulations, the submission by the designated airlines of the other Contracting Party of statistical data for information purposes.

Article 11. Exemption from Customs and Other Duties

(1) On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

(b) ground equipment and spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of a designated airline of the other Contracting Parties used in international air transportation; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

Article 12. Financial Provisions

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

(2) Each designated airline may convert and remit to its country on demand, without restrictions, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments applicable on the day of submission of the request for transfer.

(3) No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

Article 13. Airline Representation

(1) The airlines of one Contracting Party may establish offices in the territory of the other Contracting Party for promotion and sale of air transportation.

(2) The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

(3) These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

(4) The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (2) of this Article.

(5)(a) Each designated airline may perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party ("self-handling") or, at its option, have such ground handling services performed in whole or in part by an agent authorized to provide such services. The right to self-handle shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services if self-handling were possible.

(b) A Contracting party reserves the right to require a designated airline or airlines of the other Contracting Party to enter into a contract with a specified agent or agents for ground handling services in the first Contracting Party's territory in the event that:

(i) domestic laws, regulations or considerations of airport management of the other Contracting Party preclude the authorization of competing agents from which an airline designated by the first Contracting Party may contract to perform ground handling services in whole or in part in the other Contracting Party's territory, and

(ii) the airline designated by the first Contracting Party is being handled in an unreasonable and/or discriminatory manner.

(c) The right stated in subparagraph (b) shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party, unless immediate action is required under the domestic laws of the first Contracting Party.

Article 14. Consultations and Modifications

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Contracting Party receives the request unless otherwise agreed. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 15. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision by some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

(3) Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(4) The expenses of the arbitral tribunal including any expenses incurred by the President of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (2) shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 16. Termination

Either Contracting Party may, at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the end of that 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 Organization.

Article 17. Registration

The present Agreement and modification thereto in accordance with Article 14 hereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. Multilateral Conventions

If a multilateral agreement, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

Article 19. Entry Into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done in duplicate at Jeddah on this 2nd of October 1993 Corresponding to 16th of Rabi Thani, 1414 Hejerah in the English and Arabic languages, each version being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

FEDERICO PENA
Secretary of Transportation

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:

FAHAD BIN ABDULLAH BIN MOHAMMED
Assistant Minister of Defence and Aviation for Civil Aviation Affairs

ANNEX 1. SCHEDULED AIR SERVICES

SECTION I. ROUTES

(1) The airline or airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

(i) For passenger and cargo combination service:

From a point or points in the United States via two (2) intermediate points to Jeddah, Riyadh, and Dhahran and beyond Saudi Arabia to two points in Asia.

(ii) For all-cargo service:

From a point or points in the United States, via two intermediate points to Jeddah, Riyadh, and Dhahran and beyond Saudi Arabia to two points in Asia, Australia and New Zealand.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:

(i) For passenger and cargo combination service:

From a point or points in the Kingdom of Saudi Arabia, via two intermediate points to New York, Washington, Orlando and two additional U.S. points 1/, and beyond the United States to two points in the Western Hemisphere (Canada, Mexico and South America).

1/ The additional U.S. points may be changed on three months' prior written notice transmitted through diplomatic channels.

(ii) For all-cargo service:

From a point or points in the Kingdom of Saudi Arabia, via two intermediate points to New York and three additional U.S. points 1/, and beyond the United States to two points in the Western Hemisphere (Canada, Mexico and South America).

(2) Notes to the routes:

(A) Each Contracting party may change its intermediate or beyond points on three months' prior written notice transmitted through diplomatic channels.

(B) The designated airlines of each Contracting Party may serve any intermediate or beyond point without geographic limitation on a blind sector basis.

(C) In addition to the intermediate and beyond points on the routes in paragraph (1) above, the designated airlines of one Contracting Party may serve any intermediate or beyond point without geographic limitation with full traffic rights so long as the designated airlines of the other Contracting Party are not independently or jointly serving these points.

(D) Intermediate points may be used as beyond points and beyond points may be used as intermediate points.

(E) Each Contracting Party's airlines may serve the points in the other Contracting Party's territory on a coterminal basis.

(F) Exchanges of views regarding future developments:

(i) The Contracting Parties agree to exchange views prior to April 1, 1994 regarding whether expansion of scheduled air transport services is justified by market conditions.

(ii) Such exchanges shall consider, as a minimum, (a) increasing scheduled combination services for both Contracting Parties from eight (8) to ten (10) weekly round-trip frequencies; (b) increasing scheduled all-cargo services for both Contracting Parties from six (6) to eight (8) weekly round-trip frequencies.

1/ The Kingdom of Saudi Arabia may select one fixed point for scheduled all-cargo services in the United States and two additional points which may be changed on ninety days' notice through diplomatic channels. The designation of a point shall be made ninety days before commencement of operations.

(3) Each designated airline may provide all or part of its service through a voluntary blocked-space arrangement with a designated airline of the other Contracting Party, after first obtaining the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(4) Each designated airline, may on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Contracting Party which has designated that airline without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

(5) On any international segment or segments of the routes above (and as may be later agreed upon by the Contracting Parties), a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party which has designated the airline, and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party which has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point.

SECTION II. DESIGNATION

Notwithstanding the provisions of Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, each Contracting Party may designate no more than two (2) airlines to perform scheduled combination (passengers, cargo and mail) services and may designate no more than two (2) airlines to perform scheduled all-cargo (property and mail) services.

SECTION III. NUMBER OF FLIGHTS

Notwithstanding the provisions of Article 10 (Capacity Provisions) of this Agreement:

(1) The designated combination airlines of each Contracting Party may operate no more than eight (8) round-trip frequencies per week for combination services over the routes specified in Section I of this Annex.

(2) The designated all-cargo airlines of each Contracting Party may operate no more than six (6) round-trip frequencies per week for all-cargo services over the routes specified in Section I of this Annex.

SECTION IV. TERMINATION

(1) The provisions of this Annex will expire on March 31, 1995. The Contracting Parties agree to exchange views at least six months in advance of that expiration date to determine whether the provisions of the Annex should be continued or modified. Discussions shall include an analysis of current service levels, historic growth in the market, the type of services being provided and the potential for development of new services.

(2) This Section does not modify any other provision of the Agreement regarding consultations, suspension, or termination of the Agreement.

ANNEX 2. CHARTER AIR SERVICES

(1) The airline or airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall be permitted to operate single entity passenger charters between the United States and the Kingdom of Saudi Arabia.

(2) The airline or airlines of each Contracting Party shall be permitted to operate cargo charter flights between the United States and the Kingdom of Saudi Arabia after receiving approval of their applications for such services. The airline or airlines of the Kingdom of Saudi Arabia may operate cargo charters through a lease arrangement with an airline of a third country, subject to prior approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) Except as otherwise agreed, such charters as permitted under this Annex will be performed in accordance with the rules and regulations of the country where the charter originates. In addition, the Kingdom of Saudi Arabia will apply liberally existing charter worthiness rules for charters.

(4) Each Contracting Party shall extend positive consideration to applications by airlines of the other Contracting Party to carry charter traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

(5) The provisions of this Annex will expire on March 31, 1995. The Contracting Parties agree to exchange views at least six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of the Annex should be continued or modified.

(6) This Annex does not modify any other provision of the Agreement regarding consultations, suspension, or termination of the Agreement.

ANNEX 3. COMPUTER RESERVATION SYSTEMS

The Contracting Parties agree on the principles of objective and non-discriminatory computer reservation system (CRS) displays and on the importance of rights for airlines and CRS vendors of each Contracting Party to be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies and companies in the territory of the other Contracting Party. The Contracting Parties also agree that airlines and CRS vendors of each Contracting Party will enjoy non-discriminatory access to the CRSs operated in their territories. Likewise, airline and CRS vendors of each Contracting Party will enjoy non-discriminatory and unrestricted access to all public telecommunications systems and/or other communication distribution facilities.

ANNEX 4. PASSENGER AND CARGO PREFERENCE

The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right, in accordance with their designations and route authority, to compete for the transportation of all third and fourth freedom government contract passenger and cargo traffic. Government contract traffic is that traffic for which payment to a designated airline for the carriage of passengers and cargo is made by the government contractor providing goods or services to that government (including federal, state, local, municipal or other government entities.)

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME D'ARABIE SAOUDITE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Royaume d'Arabie Saoudite, ci-après dénommés les Parties contractantes,

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

Désireux de promouvoir et de stimuler le développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Gouvernement des États-Unis, le Département des transports ou son organisme successeur, et dans le cas du Royaume d'Arabie Saoudite, la Présidence de l'aviation civile ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions qu'exerce ladite Présidence ou des fonctions analogues;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée par l'une des Parties contractantes, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, et autorisée à exploiter les services aériens précisés aux annexes I et II;

c) Le terme "territoire" signifie, à l'égard d'une Partie contractante, les étendues terrestres et les eaux adjacentes territoriales placées sous la souveraineté, la protection, la suzeraineté ou la juridiction de cette Partie contractante;

d) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

i) Toute modification entrée en vigueur en vertu de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties contractantes; et

ii) Toute annexe ou modification adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ladite annexe ou modification, à un moment donné, est applicable aux deux Parties contractantes;

e) L'expression "transport aérien" s'entend de tout service assuré par un aéronef aux fins du transport public de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou combiné, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

f) L'expression "transport aérien international" désigne un transport aérien qui emprunte l'espace aérien de plus d'un État;

g) L'expression "escale à des fins non commerciales" désigne une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier transportés par voie aérienne;

h) L'expression "entreprise de transport aérien" désigne toute entreprise de transport aérien offrant et exploitant un service de transport aérien international;

i) Le terme "Accord" désigne le présent Accord, les annexes qui l'accompagnent, et toute modification qui peut leur être apportée;

j) L'expression "redevance d'usage" désigne une redevance versée par les entreprises de transport aérien pour utiliser les services aéroportuaires, de navigation ou de sécurité aériennes, les équipements ou les installations; et

k) L'expression "coût économique intégral" désigne le coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration.

Article 2. Octroi des droits

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Tous autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées en vertu de l'article 3 du présent Accord, jouissent des droits spécifiés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.

3) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier transportés moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location et destinés à un autre point sur le territoire de cette Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

1) Chaque Partie contractante est autorisée à désigner par note diplomatique une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation d'un service de transport aérien international conformément au présent Accord et de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2) Au reçu d'une telle désignation et des demandes de l'entreprise de transport aérien désignée, selon la forme prescrite pour les autorisations d'exploitation et les permissions techniques, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permissions appropriées avec un minimum de délai procédural, étant entendu :

a) Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, de ses ressortissants ou des deux;

b) L'entreprise de transport aérien désignée remplit les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante considérant la demande ou les demandes; et

c) La Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien maintient et applique les normes stipulées à l'article 6 (Sûreté) et à l'article 7 (Sécurité aérienne).

3) Dès qu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut entamer en tout temps l'exploitation des services aériens convenus, en tout ou en partie, sous réserve que cette entreprise de transport aérien se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Révocation d'autorisation

1) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer les autorisations visées au présent article, en ce qui concerne une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de suspendre lesdites autorisations ou d'imposer des conditions, temporairement ou de façon permanente :

a) Lorsqu'elles ne sont pas convaincues qu'une part appréciable de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou par ses ressortissants;

b) Lorsque cette entreprise de transport aérien ne s'est pas conformée aux lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord;

c) Lorsque l'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes stipulées à l'article 6 (Sûreté).

2) À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables afin d'empêcher toute violation des lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés aux alinéas b) ou c) du paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 14 du présent Accord.

3) Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie de suspendre ou de limiter les services aériens ou de les subordonner à d'autres conditions conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 5. Application des lois

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son territoire et à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur séjour dans les limites de son territoire, s'appliquent aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, lesquels doivent s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur séjour dans les limites du territoire de la Partie contractante mentionnée en premier lieu.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'entrée ou le séjour sur son territoire ou la sortie de son territoire des passagers, des équipages et des marchandises embarqués à bord d'un aéronef, notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée,

de congé, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux, sont applicables à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante lors de l'entrée ou du départ du territoire de la première Partie contractante, de même que pendant le séjour sur ce territoire.

Article 6. Sûreté

1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des transports aériens prévus au présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2) Chaque Partie contractante pourra demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante considère que l'autre Partie contractante n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des conditions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales établies conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, elle informe l'autre Partie contractante de cette constatation et des mesures jugées nécessaires pour rendre les normes de sécurité conformes à ces normes minimales; l'autre Partie contractante prend les dispositions appropriées à cet effet. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante si celle-ci ne prend pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité aérienne

1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tout acte d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

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

3) Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signé 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, et de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile liant les deux Parties contractantes.

4) Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale; elles exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leurs territoires ou encore que les exploitants des aéroports situés sur leurs territoires agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

5) Chaque Partie contractante convient d'observer les dispositions relatives à la sécurité requises par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante et de prendre les mesures voulues afin de protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main ainsi que les marchandises (y compris les bagages) et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

6) En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou de tout autre acte illicite dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures visant à mettre fin rapidement et en toute sécurité à l'incident ou la menace d'incident, sous réserve que ne soit pas violée la souveraineté régionale des autres États.

7) Si une Partie contractante a des motifs sérieux de penser que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante pourront demander la tenue de consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de la demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante. Pareilles mesures pourront être prises avant l'expiration dudit délai, si besoin est, pour faire face à une menace immédiate et extraordinaire à la sécurité des passagers, des équipages ou des aéronefs.

Article 8. Utilisation des aéroports et des installations

1) Les redevances d'usage que peuvent imposer les autorités ou organismes responsables de la perception de chaque Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, les redevances d'usage sont appliquées à toutes les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien.

2) Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent représenter, mais non pas dépasser, une partie équitable du coût économique intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour fournir des installations et des services d'aéroport et de navigation et de sécurité aériennes appropriés, et dans le cas des aéroports, les redevances peuvent être calculées pour procurer un taux de rentabilité raisonnable, après amortissement. Les installations et les services faisant l'objet de redevances doivent être fournis à des conditions efficaces et économiques. Un préavis raisonnable est donné avant tout changement concernant les redevances d'usage.

3) Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités et organismes responsables de la perception sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations, et encourage les autorités et organismes responsables de la perception et les entreprises de transport aérien à échanger des renseignements, selon les besoins, pour permettre un examen rigoureux du caractère raisonnable des redevances.

Article 9. Concurrence loyale

1) Chaque Partie contractante donne aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes des chances égales d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux visés au présent Accord.

2) Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination et de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 10. Dispositions relatives à la capacité

1) Dans l'exploitation des services aériens décrits au présent Accord, les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante tiennent compte des intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services que celles-ci assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

2) Les services aériens mis à la disposition du public par les entreprises de transport aérien exploitant en vertu du présent Accord doivent être adaptés de près aux besoins des usagers pour de tels services.

3) Les services assurés par une entreprise de transport aérien désignée en vertu du présent Accord ont toujours pour objectif primordial d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise de transport aérien est un ressortissant et les pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer, au cours de l'exploitation des services du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points situés sur l'une des routes indiquées dans le présent Accord, est exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties contractantes et est soumis au principe général selon lequel la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;

b) Aux besoins de l'exploitation des services aériens directs; et

c) Aux besoins de trafic dans la région desservie par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services locaux et régionaux.

4) Nonobstant le paragraphe 5, aucune Partie contractante ne peut imposer unilatéralement de restrictions à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en ce qui concerne la capacité (sauf dans les cas prévus aux annexes I et II), la fréquence, l'horaire ou le type d'aéronef utilisé pour l'exploitation des services sur l'une quelconque des routes spécifiées au présent Accord, sauf si des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales l'exigent, à des conditions uniformes compatibles avec l'article 15 de la Convention. Si l'une des Parties contractantes estime que les activités d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante ne sont pas conformes aux normes et aux principes énoncés au présent article, elle peut demander que des consultations aient lieu pour examiner les activités en question afin de déterminer si elles sont conformes auxdites normes et principes.

5) Une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante présente aux autorités de l'autre Partie contractante, trente (30) jours au moins avant le début de l'activité ou des activités prévues, son programme de vols et les modifications ultérieures apportées à celui-ci. La présentation du programme comprend l'horaire, la fréquence des services et les types d'aéronefs qui seront utilisés. Dans certains cas, un délai plus court pourra être accepté par les autorités aéronautiques. Les dispositions du présent paragraphe ne diminuent en rien les droits établis en vertu du paragraphe 4 ci-dessus.

6) Chaque Partie contractante pourra demander aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, conformément à ses propres règlements, de présenter des données statistiques aux fins d'information.

Article 11. Exonération des droits de douane et autres droits et taxes

1) À leur arrivée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente ou à l'usage des passagers en quantités limitées durant le vol), et autres articles devant servir ou être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploités en transport aérien international, sont exempts, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, d'impôts fonciers et de prélèvements sur le capital, de droits de douane, de taxes d'accise et autres droits et taxes imposés par les autorités nationales, et ne s'appliquant pas au coût des services fournis, à la condition que lesdits équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2) Sont également exonérés, aux termes d'entente de réciprocité, de taxes, droits et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances s'appliquant au coût du service fourni :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et embarquées à bord, dans des quantités raisonnables, destinées à être utilisées à bord

d'un aéronef en partance d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploité en transport aérien international, même si ces provisions doivent être utilisées sur une partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été prises à bord;

b) L'équipement au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à l'entretien ou à la réparation d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante utilisés en transport aérien international; et

c) Les carburants, les lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur une partie du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

3) Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent également lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien, laquelle bénéficie de la même façon desdites exonérations de la part d'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 12. Dispositions financières

1) Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite entreprise de transport aérien.

2) Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur demande, convertir et transférer dans son pays, sans restriction, les excédents de recettes sur les dépenses réalisées localement. La conversion et le transfert s'effectuent aux taux en vigueur sur le marché des changes pour les paiements courants applicables à la date de la présentation de la demande de transfert.

3) Les transferts ne sont assujettis à aucune taxe, sauf celles que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

Article 13. Représentation des entreprises de transport aérien

1) Les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2) Les entreprises de transport aériens d'une Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, le séjour et l'emploi de personnel sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur ce territoire leur personnel de direction et des services commerciaux, techniques, opérationnels et autres personnels spécialisés nécessaires à l'exploitation des services aériens.

3) Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante, ces services pourront être assurés par leur propre personnel, ou par des employés de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien exploitant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur le territoire de cette Partie contractante.

4) Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante et, en conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, les visas de séjour ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 2 du présent article.

5) a) Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer ses propres services de manutention au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, choisir de les confier, en totalité ou en partie, à une agence autorisée à assurer lesdits services. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles liées à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles contraintes interdisent à l'entreprise de transport aérien d'assurer elle-même ses services de manutention au sol, ces services lui sont fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises de transport aérien et sont facturés selon leur coût; par leur nature et leur qualité, ils sont comparables à ceux que l'entreprise de transport aérien aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire;

b) Une Partie contractante se réserve le droit de demander à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de conclure avec une agence ou des agences spécifiées un contrat relatif aux services au sol sur le territoire de la première Partie contractante, lorsque :

i) Les lois et règlements intérieurs ou des considérations liées à la gestion de l'aéroport de l'autre Partie contractante empêchent l'autorisation d'agences concurrentes avec lesquelles une entreprise de transport aérien désignée de la première Partie peut conclure un contrat relatif à la prestation de services au sol, en totalité ou en partie, sur le territoire de l'autre Partie contractante;

ii) L'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante est traitée de manière déraisonnable ou discriminatoire;

c) Le droit stipulé à l'alinéa b) n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, à moins qu'une mesure immédiate ne soit requise aux termes des lois et règlements intérieurs de la première Partie contractante.

Article 14. Consultations et modifications

L'une ou l'autre Partie contractante pourra, en tout temps, demander des consultations concernant le présent Accord. Les consultations devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante rédige et présente lors de ces consultations les éléments pertinents en appui à sa position afin de faciliter la prise de décisions éclairées, rationnelles et économiques.

Article 15. Règlement des différends

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

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une quelconque personne physique ou morale ou, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, le différend peut être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception par l'une ou l'autre Partie d'une notification communiquée par la voie diplomatique demandant un arbitrage du différend et le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre Partie contractante à nommer un arbitre ou des arbitres, le cas échéant. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et agira en qualité de président du tribunal arbitral.

3) Chaque Partie contractante applique, conformément à sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal arbitral.

4) Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais du Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale en relation avec les procédures du paragraphe 2, sont partagées également entre les deux Parties contractantes.

Article 16. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Enregistrement

Le présent Accord et toute modification y relative conformément à l'article 14 du présent Accord seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Conventions multilatérales

Si un accord multilatéral relatif à une question couverte par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de façon à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

Fait à Djeddah, le 2 octobre 1993, correspondant au 16 Rabi Thani, 1414 Hejerah, en double exemplaire, en langues anglaise et arabe, chaque version faisant également foi.

Pour Le Gouvernement des États-unis D'amérique :

Le Secrétaire aux transports,

FEDERICO PENA

Pour Le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite :

Le Ministre délégué de la défense et de l'aviation civile,

FAHAD BIN ABDULLAH BIN MOHAMMED

ANNEXE 1. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

SECTION 1. ROUTES

1) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante désignées en vertu de la présente annexe sont autorisées, conformément aux termes de leur désignation, à exploiter des services aériens internationaux 1) entre des points situés sur les routes indiquées ci-après, et 2) entre des points situés sur lesdites routes et des points situés dans des pays tiers en passant par des points intermédiaires situés sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.

A. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement des États-Unis :

i) En ce qui concerne le service mixte de passagers et de marchandises :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés aux États-Unis via deux points intermédiaires jusqu'à Djeddah, Riyad et Dhahran et au-delà de l'Arabie Saoudite jusqu'à deux points en Asie.

ii) En ce qui concerne le service tout-cargo :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés aux États-Unis via deux points intermédiaires jusqu'à Djeddah, Riyad et Dhahran et au-delà de l'Arabie Saoudite jusqu'à deux points en Asie, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

B. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement du Royaume d'Arabie Saoudite :

i) En ce qui concerne le service mixte de passagers et de marchandises :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés en Arabie Saoudite via deux points intermédiaires jusqu'à New York, Washington, Orlando et deux points supplémentaires situés aux États-Unis 1/ et au-delà des États-Unis jusqu'à deux points situés dans l'hémisphère occidental (Canada, Mexique et Amérique du Sud).

1/ Les deux points supplémentaires situés aux États-Unis pourront être modifiés moyennant un préavis écrit de trois mois communiqué par la voie diplomatique.

ii) En ce qui concerne le service tout-cargo :

À partir d'un point ou de plusieurs points situés en Arabie Saoudite via deux points intermédiaires jusqu'à New York et trois points supplémentaires situés aux États-Unis et au-delà des États-Unis jusqu'à deux points situés dans l'hémisphère occidental (Canada, Mexique et Amérique du Sud).

2) Notes concernant les routes :

A) Chaque Partie contractante pourra modifier ses points intermédiaires et au-delà moyennant un préavis écrit de trois mois communiqué par la voie diplomatique.

B) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante pourront desservir tout point intermédiaire ou au-delà sans limite géographique sur un tronçon sans droits de trafic.

C) Outre les points intermédiaire et au-delà sur les routes visées au paragraphe 1 ci-dessus, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pourront desservir tout point intermédiaire ou au-delà sans limite géographique et exercer tous les droits de trafic du moment que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne desservent pas séparément ou conjointement ces points.

D) Des points intermédiaires pourront servir de points au-delà et vice versa.

E) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante pourront desservir les points sur le territoire de l'autre Partie contractante en service coterminal.

F) Échanges de vues concernant l'évolution future :

i) Les Parties contractantes conviennent de procéder à des échanges de vues avant le 1er avril 1994 concernant la question de savoir si les conditions du marché justifient l'expansion du transport aérien régulier;

ii) Ces échanges porteront essentiellement sur a) une augmentation, pour les deux Parties contractantes, de huit (8) à dix (10) vols hebdomadaires aller et retour en ce qui concerne les services réguliers mixtes.

1/ Le Royaume d'Arabie Saoudite pourra choisir un point fixe pour les services régulier tout-cargo aux États-Unis et deux points supplémentaires qui pourront être modifiés moyennant un préavis de quatre-vingt-dix jours par la voie diplomatique. Un point doit être désigné quatre-vingt-dix jours avant le commencement des activités.

3) Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra fournir tout ou partie de son service en concluant un accord volontaire de réservation de capacité avec une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, après avoir obtenu au préalable l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4) Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra, sur l'un quelconque ou tous les vols et à son gré, exploiter des vols dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens sans aucune limite quant à la direction ou la situation géographique, desservir dans un ordre quelconque des points situés sur les itinéraires et omettre des escales en un ou plusieurs points situés en dehors du territoire de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise de transport aérien, sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord.

5) Sur un ou plusieurs tronçons internationaux des routes mentionnées ci-dessus (et selon qu'il pourra être convenu ultérieurement par les Parties contractantes), une entreprise de transport aérien désignée pourra assurer, en n'importe quel point sur la route, des services aériens internationaux sans limite quant aux modifications apportées au type ou au nombre d'aéronefs exploités, sous réserve qu'en trafic sortant le transport au-delà dudit point soit une continuation du transport en partance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien, et qu'en trafic entrant, le transport en direction du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit la continuation du transport au-delà dudit point.

SECTION II. DÉSIGNATION

Nonobstant les dispositions de l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord, chaque Partie contractante pourra désigner deux (2) entreprises au plus pour exploiter des services réguliers mixtes (passagers, marchandises et courrier) et deux (2) entreprises au plus pour exploiter des services réguliers tout-cargo (biens et courrier).

SECTION III. NOMBRE DE VOLS

Nonobstant les dispositions de l'article 10 (Dispositions relatives à la capacité) du présent Accord :

1) Les entreprises désignées de transport aérien mixte de chaque Partie contractante ne pourront exploiter plus de huit (8) vols aller et retour par semaine dans le cas de services mixtes sur les routes spécifiées à la section I de la présente annexe.

2) Les entreprises désignées de transport aérien tout-cargo de chaque Partie contractante ne pourront exploiter plus de six (6) vols aller et retour par semaine dans le cas de services tout-cargo sur les routes spécifiées à la section I de la présente annexe.

SECTION IV. DÉNONCIATION

1) Les dispositions de la présente annexe viendront à expiration le 31 mars 1995. Les Parties contractantes conviennent de procéder à des échanges de vues six mois au moins avant la date d'expiration afin de déterminer si les dispositions de l'annexe doivent se poursuivre ou être modifiées. Les discussions porteront sur l'analyse du niveau actuel des services, la croissance historique sur le marché, le type de services à fournir et les possibilités de développement de nouveaux services.

2) La présente section ne modifie aucune autre disposition de l'Accord concernant les consultations, la suspension ou la dénonciation de l'Accord.

ANNEXE 2. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN AFFRÉTÉ

1) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante désignées en vertu de la présente annexe sont autorisées à exploiter des vols affrétés pour compte unique entre les États-Unis et le Royaume d'Arabie Saoudite.

2) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont autorisées à exploiter des vols affrétés de transport de marchandises entre les États-Unis et le Royaume d'Arabie Saoudite après réception de l'approbation de leurs demandes concernant lesdits services.

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien du Royaume d'Arabie Saoudite pourront exploiter des transports de marchandises moyennant un accord de location avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers, sous réserve de l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Sauf dispositions contraires, les affrètements autorisés en vertu de la présente annexe seront exploités conformément aux règles et règlements du pays d'origine de l'affrètement. En outre, le Royaume d'Arabie Saoudite appliquera libéralement aux affrètements les règles de navigabilité en vigueur en matière d'affrètement.

4) Chaque Partie contractante accueille avec bienveillance les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en vue d'effectuer des vols affrétés non couverts par la présente annexe selon les principes de courtoisie et de réciprocité.

5) Les dispositions de la présente annexe viendront à expiration le 31 mars 1995. Les Parties contractantes conviennent de procéder à des échanges de vues six mois au moins avant la date d'expiration afin de déterminer si les dispositions de l'annexe doivent se poursuivre ou être modifiées.

6) La présente annexe ne modifie aucune autre disposition de l'Accord concernant les consultations, la suspension ou la dénonciation de l'Accord.

ANNEXE 3. SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

Les Parties contractantes souscrivent aux principes d'un système informatisé de réservation objectif et non discriminatoire et à l'importance d'autoriser les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de chaque Partie contractante à faire venir et à maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et à les mettre librement à la disposition des agences et des entreprises sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les Parties contractantes conviennent également que les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de chaque Partie contractante jouiront d'un accès non discriminatoire aux systèmes informatisés de réservation exploités sur leurs territoires. De même, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de chaque Partie contractante jouiront d'un accès libre et non discriminatoire à tous les systèmes publics de télécommunications et autres installations de distribution des communications.

ANNEXE 4. PRIVILÈGE RELATIF AU TRANSPORT DE PASSAGERS
ET DE MARCHANDISES

Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit, conformément à leurs désignations et leur attribution de routes, de se disputer les marchés publics de troisième et de quatrième liberté ouverts à la concurrence pour le transport des passagers et des marchandises. Le trafic effectué en vertu d'un marché public est le trafic pour lequel un paiement est versé à l'entreprise de transport aérien au titre du transport de passagers ou de marchandises par l'adjudicataire de l'État qui fournit des biens ou des services audit État, notamment les entités fédérales, locales, municipales, d'État ou autres entités gouvernementales.

