# No. 43920

# Australia
# and
# United Arab Emirates

**Agreement between the Government of Australia and the Government of the United Arab Emirates relating to air services (with route annex). Dubai, 8 September 2002**

**Entry into force:** *24 January 2005 by notification, in accordance with article 22*

**Authentic texts:** *Arabic and English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Australia, 4 June 2007*

# Australie
# et
# Émirats arabes unis

**Accord entre le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement des Émirats arabes unis relatif aux services aériens (avec tableau de route). Dubaï, 8 septembre 2002**

**Entrée en vigueur :** *24 janvier 2005 par notification, conformément à l'article 22*

**Textes authentiques :** *arabe et anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Australie, 4 juin 2007*

**ملاحظـــات :**

- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين إلغاء أية نقطة او نقاط على الطرق المحددة في أي من أو جميع خدماتها باستثناء:

الخدمات المشغلة من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة والتي تبدأ أو تنتهي في دولة الإمارات العربية المتحدة ; و

الخدمات المشغلة من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأستراليا والتي تبدأ أو تنتهي في أستراليا.

- " نقاط في جنوب آسيا" تعني نقاطاً في أفغانستان ، بنجلاديش ، بوتان ، الهند ، نيبال ، باكستان ، جمهورية المالديف وسريلانكا .

- " نقاط في جنوب شرق آسيا" تعني نقاطاً في بروناي ، إندونيسيا ، تايلند ، كمبوديا ، لاووس ، ماليزيا ، ميانمار ، الفلبين ، سنغافورة و فيتنام .

# ملحـــق الطـــرق

## جـــدول (١)

- بالنسبة لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأستراليا :

| من | نقاط متوسطة | إلـــى | نقاط فيما وراء |
|---|---|---|---|
| استراليـــا | نقاط في جنوب أو جنوب شرق آسيا | دولة الإمارات العربيـــة المتحـــدة | ايـــة نقـــاط |

## جـــدول (٢)

- بالنسبة لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة :

| | مـــن | نقاط متوسطة | إلـــى | نقاط فيما وراء |
|---|---|---|---|---|
| **الطريق (أ)** | | | | |
| | دبـــي | نقاط في جنوب أو جنوب شرق آسيا | استراليـــا | ايـــة نقـــاط |
| **الطريق (ب)** | | | | |
| | نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة غير دبي | نقاط في جنوب أو جنوب شرق اسيا | استراليـــا | ايـــة نقـــاط |

## المـــادة (٢٢)

## تاريخ نفاذ الاتفاقية

تدخل هـذه الاتفاقيـة حـيز التنفيـذ عنـد قيـام الطرفيـن المتعـاقدين بإشـعار كـل منـهما الاخـر كتابـة بـار الإجراءات المطلوبة لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ قد استكملت .

حررت هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين باللغتين الإنجليزية والعربية ولكل منهما قوه السـند الاصلـي ويحتفظ كل طرف بنسخة واحدة للعمل بـها . وفـي حالـة اختـلاف التفسـير فـإن النـص الانجليـزي هـو المعتمد .

وإثباتا لذلك فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيـهما المعنيتيـن قـد وقعـ علـى هـذه الاتفاقية .

وقعت هذه الاتفاقية فـي مدينة دبي، بتاريخ ١ رجب ١٤٢٣ هجري
الموافق ٨ سبتمبر ٢٠٠٢ ميلادي.

| | |
|---|---|
| عـــــن حكـــــومة / | عـــــن حكـــــومة / |
| استراليـــــــــــــــا | دولة الإمارات العربية المتحدة |
| مارك فيل | أحمد حميد الطاير |
| وزير التجارة | وزير المواصلات |

٥ - يجوز لأي طرف متعاقد أن يتقدم بطلب من اجل توضيح القرار وذلك خلال خمسة عشر (١٥) يوما من تاريخ استلامه له ، ويجب ان يصدر هذا التوضيح خلال خمسة عشر (١٥) يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب

٦ - يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ اي قرار يصدر عن هيئة التحكيم بموجب هذه المادة

٧ - يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي نفقات هيئة التحكيم بموجب هذه المادة

٨ - اذا لم يلتزم اى من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر بموجب الفقرة (٦) من هذه المادة ، جاز للطرف المتعاقد الاخر ان يحدد او يوقف او يلغى اية حقوق او امتيازات قام بمنحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد الذي لم يلتزم بالقرار

## المـــادة (٢٠)

## الإنهـاء

١ - يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين في اي وقت من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ان يخطر الطرف المتعاقد الاخر كتابة و بالطرق الدبلوماسية بانه قرر انهاء هذه الاتفاقيه على ان يتم ابلاغ هذا الاخطار في نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدنى وفي هذه الحالة تنتهى العمل بهذه الاتفاقية بعد مرور سنة واحدة من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر للاخطار

٢ - اذا لم يقر الطرف المتعاقد الاخر بتسلمه لإخطار الانهاء ، فيعتبر انه قد تسلمه بعد مضى اربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدنى للاخطار

## المـــادة (٢١)

## التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

تسجل هذه الاتفاقية واية تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى

٣ - تعدل هذه الاتفاقية لتتماشى مع أحكام أية معاهدة نقل جوي متعددة الأطراف تكون سارية المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين .

## المـادة (١٩)
## تسوية المنازعات

١ - إذا نشأ أي خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية باستثناء الخلاف حول تقديم التعرفات ولم تتم تسويته بالتفاوض بين الطرفين المتعاقدين سواءً بالمحادثات أو بالمراسلات أو عبر القنوات الدبلوماسية ، وجب إحالته بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم

٢ - على كل طرف متعاقد أن يعين محكماً له خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم احد الطرفين المتعاقدين مذكرة الإخطار بالطرق الدبلوماسية من الطرف المتعاقد الآخر يطلب فيها إحالة النزاع الى التحكيم . ويتفق المحكمان على تعيين الرئيس الذي يجب أن يكون من رعايا دولة ثالثة وذلك خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني . وإذا لم يتمكن الطرف المتعاقد الاخر من تعيين محكم له خلال ستين (٦٠) يوماً بعد قيام الطرف المتعاقد الأول بتعيين محكم له ، أو انه خلال الستين (٦٠) يوماً التي تلت تعيين المحكم الثاني لم يتفق المحكمان على تعيين الرئيس ، فإنه يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أن يقوم بتعيين المحكم أو المحكمين بحسب الأحوال .

٣ - باستثناء ما حدده الطرفان المتعاقدان أو أقرته هيئة التحكيم خلاف ذلك ، فإن على كل طرف متعاقد ان يتقدم بمذكرة خلال خمسة وأربعين (٤٥) يوماً بعد تشكيل الهيئة بالكامل وأن تصل الردود بعد ستين (٦٠) يوماً . ويجب على هيئة التحكيم أن تعقد جلسة استماع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أو بحسب ما ترى خلال ثلاثين (٣٠) يوماً بعد التاريخ المحدد لاستلام الردود .

٤ - تسعى هيئة التحكيم لإعطاء قرار مكتوب خلال ثلاثين (٣٠) يوماً بعد الانتهاء من جلسة الاستماع ، او إذا لم تعقد جلسة استماع بعد ثلاثين (٣٠) يوماً من استلام ردود طرفي النزاع ، ويتم اتخاذ القرار بأغلبية الأصوات .

٢ - يمكن لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد وحسب اختيارها ان تعطي احتياجاتها من الموظفين والممثلين إما عن طريق جهازها الوظيفي الخاص بها أو باستخدام خدمات اي من الهيئات والشركات أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .

٣ - يخضع الممثلون والموظفون لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر السارية المفعول ، وانه تمشيا مع هذه القوانين واللوائح والإجراءات يقوم كل طرف متعاقد ، وعلى أساس المعاملة بالمثل وبحد ادنى من التأخير ، بمنح هؤلاء الممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة (١) من هذه المادة تراخيص التشغيل الضرورية والتأشيرات والوثائق المشابهة الأخرى .

## المـــادة (١٧)

## المشاورات

١ - يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن تنفيذ أو تفسير او تطبيق او تعديل هذه الاتفاقية .

٢ - طبقا للمواد (٥) (إلغاء وتحديد ترخيص التشغيل) و (٨) (السلامة) و (٩) (أمن الطيران) و (١٤) (التعرفات) تبدأ هذه المشاورات ، التي يمكن أن تكون من خلال المحادثات أو المراسلات ، خلال فترة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم هذا الطلب إلا إذا قرر الطرفان سوية خلاف ذلك

## المـــادة (١٨)

## تعديل الاتفاقيـــة

١ - تعدل هذه الاتفاقية أو تنقح بالاتفاق كتابة بين الطرفين المتعاقدين .

٢ - يصبح أي تعديل أو تنقيح ساري المفعول عندما يحدد الطرفان المتعاقدان تاريخ سريانه عبر تبادل المذكرات الدبلوماسية .

٤ - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي طرف متعاقد أن تبيع خدمات النقل الجوى بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر ، وأن تبدل إيرادات تلك الخدمات بأية عملة قابلة للتحويل الحر وأن تحولها من إقليم الطرف المتعاقد الآخر حسب رغبتها . ومع مراعاة القوانين واللوائح الوطنية وسياسة الطرف المتعاقد الآخر يتم تبديل وتحويل تلك الإيرادات الناجمة عن عمليات التشغيل بالطرق المعتادة على أساس الأسعار السائدة في سوق الصرف الأجنبي للمدفوعات في الوقت الذي تم فيه تقديم طلب التبديل أو التحويل ولن تفرض عليها أية رسوم باستثناء رسوم الخدمات العاديه التي تفرض على عمليات التحويل .

٥ - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي طرف متعاقد وبحسب ما ترى ان تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بما فيها شراء الوقود بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي .

٦ - يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة وبحسب ما ترى أن تنجز بنفسها المناولة الأرضية الخاصه بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو بعقد مع وكيل منافس من اختيارها ويشمل اية مؤسسات نقل جوي أخرى تقوم بخدمات المناولة الأرضية بشكل كلي أو جزئي . وتكون هذه الحقوق خاضعة فقط لقيود ناتجة عن اعتبارات خاصة بأمن المطار . وعندما تعيق هذه الاعتبارات مؤسسة النقل الجوي او وكيلها الذي تعاقدت معه باختيارها عن القيام بخدمات المناولة الأرضية ، فإن هذه الخدمات يجب ان تتاح لتلك المؤسسة وعلى قاعدة متساوية مع كافة مؤسسات النقل الجوي الأخرى .

## المادة (١٦)

## ممثلو مؤسسات النقل الجوى

١ - يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد ، وعلى أساس المعاملة بالمثل ، ان تستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثليها وموظفي جهازها التجاري والتشغيلي والفني اللازمين لتشغيل الخطوط المتفق عليها وذلك وفقا لقوانين ولوائح وإجراءات الهجرة لذلك الطرف

٦ - على سلطات الطيران لدى كلا الطرفين أن تتخذ بعد هذه المشاورات قراراً في اسرع وقت ممكن . ويجب إبلاغ مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة بهذا القرار دون تأخير . وإذا لم تتوصل سلطات الطيران بعد هذه المشاورات إلى قرار مشترك بخصوص التعرفة المعنية فإن بإمكانها اللجوء إلى آلية حل المنازعات المنصوص عليها في المادة (١٩) من هذه الاتفاقية .

٧ - ما لم يرد في هذه المادة ، توافق سلطات الطيران على منع تقديم أو استمرار أية تعرفة ، وان التعرفات التي تحددها كل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة سوف تصبح سارية المفعول في الوقت المقترح وتبقى كذلك طوال المدة .

## المـــادة (١٥)

## الفرص التجارية

١ - على كل طرف متعاقد أن يأخذ الإجراء الصحيح في حدود سلطاته لإزالة جميع أشكال التمييز او التطبيقات التنافسية غير العادلة والتي تؤثر بشكل عكسي على المركز التنافسي لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ممارساتها لحقوقها ومستحقاتها المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي تشمل ولا تنحصر في القيود على بيع خدمات النقل الجوي أو المدفوعات للسلع او الخدمات أو المعاملات أو إعادة فائض العملات بواسطة مؤسسات النقل الجوي واستيراد وتركيب واستخدام معدات الحاسب الآلي .

٢ - إذا اعتقدت سلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد بأن مؤسسات النقل الجوي المعينه التابعة لها تتعرض لتمييز أو ممارسات غير عادلة فإن عليها أن تخطر سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بذلك . ويجب أن تبدأ المشاورات والتي ربما تكون من خلال القنوات الدبلوماسيه في اسرع وقت ممكن بعد هذا الإخطار إلا إذا اقتنع الطرف المتعاقد الأول أن المسألة قد حلت في الوقت نفسه

٣ - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد أن تؤسس مكاتب لها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر لتقديم وبيع خدمات النقل الجوي . ويحق لكل مؤسسة نقل جوي أن تتعامل في بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة ومن خلال وكلاء لها بحسب ما ترى . ويحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تستخدم لهذه الغاية مستندات النقل الخاصة بها .

## المـــادة (١٤)

## التعرفات

١- تسمح سلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد التعرفات للنقل الجوي الدولي بما فيها التعرفات للنقل إلى أو من دول أخرى استناداً للاعتبارات التجارية في السوق وبدون تحديد لتطبيق المنافسة العامة وقانون المستهلك لدى كل طرف متعاقد ، فإن التدخل طبقا للفقرة (٣) من هذه المادة يمكن أن يتم :

(أ) لمنع أية تعرفات تمييزية غير معقولة أو تطبيقاتها ؛

(ب) لحماية المستهلكين من التعرفات المرتفعة أو المقيدة بصورة غير معقولة بسبب سوء استخدام الوضع المتميز ؛ و

(ج) لحماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفات المنخفضة بصورة اصطناعية بسبب الاعانات او المساعدات الحكومية المباشرة أو غير المباشرة .

٢ - يجوز لسلطات الطيران أن تطلب تقديم التعرفات لها بالشكل المطلوب ولا يشترط في هذا التقديم ان يعرض لأكثر من (٢٤) ساعة (بما فيه يوم عمل) قبل أن تصبح التعرفات سارية المفعول إلا في حالة مطابقة تعرفة قائمة والتي تتطلب فقط تقديم إخطار مسبق .

٣ - يجب إخطار سلطة الطيران الأخرى وكذلك مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة بالتدخل و اسبابه المنصوص عليه في الفقرة (١) في هذه المادة .

٤ - عند استلام سلطة الطيران لإخطار التدخل سيكون لديها أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم هذا الاخطار لإبداء عدم موافقتها على هذا التدخل و/أو الأسباب الداعية له . وإذا لم تبد سلطة الطيران عدم موافقتها على هذا العمل المقترح خلال فترة الأربعة عشر يوما فإنه يجوز لسلطة الطيران التي اقترحت التدخل أن تعطي تعليماتها لمؤسسة / لمؤسسات النقل الجوي المعينة بسحب التعرفة .

٥ - يجوز لسلطة الطيران التي أبدت عدم موافقتها على التدخل ان تطلب إجراء مشاورات لمراجعة الموقف . وتبدأ المشاورات خلال (١٤) يوما من تاريخ تسلم الطلب إلا إذا اتفق على خلاف ذلك وتتم هذه المشاورات من خلال المحادثات أو المراسلات .

٢ - تعفى كذلك من الرسوم الجمركية والرسوم الضريبة ورسوم التفتيش والرسوم والفرائض الوطنية الأخرى المواد الآتية :

(أ) خزين الطائرة الذي تمون به في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وذلك لاستعماله على متن الطائرة المستخدمة في خط جوي دولي تسيره مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر ؛

(ب) قطع الغيار (بما فيها المحركات) والمعدات الاعتيادية المحمولة التي يتم ادخالها إلى إقليم احد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرة المستخدمة في خطوط جوية متفق عليها ؛

(ج) الوقود وزيوت التشحيم (بما فيها السوائل المتحركة) والزيوت المخصصة لتموين الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين والمستخدمة في خطوط جوية متفق عليها ، حتى ولو تم استعمالها على جزء من الرحلة الذي يتم فوق اقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تزودت منه الطائرات بها .

٣ — لا يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك قطع الغيار (بما فيها المحركات) وحزين الطائرة وكميات الوقود وزيوت التشحيم (بما فيها السوائل المتحركة) والزيوت والمواد الأخرى المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة والموجودة على متن الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم . وفي هذه الحالة يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد والمؤن تحت إشراف السلطات الجمركية الى ان يعاد تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقاً للقوانين والإجراءات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد .

٤ - تكون الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة متاحة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة او مؤسسات نقل جوي اخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك لغرض استعارة أو نقل المواد المذكورة تحديداً في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة بشرط أن تتمتع المؤسسة أو المؤسسات الأخرى بنفس الإعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر .

٥ - إن السعة التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد طبقاً لهذه المادة على الخطوط المتفق عليها يجب تحديدها بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين وذلك قبل أن تبدأ هذه المؤسسات في تسيير الخطوط المتفق عليها ومن وقت لآخر بعد ذلك .

## المـــادة (١٢)

## الإحصـاءات

١ - على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود أو تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لها أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بالبيانات الاحصائية الدورية أو غيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في التشغيل على الخطوط المتفق عليها ، وكذلك البيانات الإحصائية الخاصة بالحركة التي نقلتها مؤسسات النقل الجوي المعينة بين نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقاط أخرى على الطرق المحددة والتي تبين نقط البداية والنهاية لتلك الحركة .

٢- إن تفاصيل الأساليب التي سيتم بها تقديم هذه الإحصاءات سوف تقررها سلطات الطيران فيما بينها ويجب إنجازها بدون تأخير .

## المـادة (١٣)

## الرسوم الجمركية وغيرها من الفرائض

١ - تعفى من الرسوم الجمركية والرسوم الضريبية وغيرها من الفرائض طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين التي تسيرها هذه المؤسسة على الخطوط المتفق عليها وكذلك معداتها المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم (بما فيها السوائل المتحركة) والزيوت والامدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار (بما فيها المحركات) وخزين الطائرة (بما فيها المواد الغذائية والمشروبات الكحولية والتبغ والمواد الأخرى المخصصة للبيع أو لاستعمال الركاب بكميات محدوده خلال الرحلة) والمواد الأخرى الموجودة على متن الطائرة والتي تستعمل اثناء التشغيل وتقديم الخدمات لدى دخولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى إعادة تصديرها .

التابعة للطرف المتعاقد الآخر والمشغلة في عمليات جوية دولية مماثلة عند تطبيق اللوائح الخاصة بالجمارك والهجرة والحجر الصحي واللوائح المماثلة أو عند استخدام المطارات والممرات الجوية وخدمات الحركة الجوية والمرافق الأخرى التي يمارس رقابته عليها .

## المـــادة (١١)

## السعـــة

١ - يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما .

٢ - على مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي الأخيرة على نفس الطرق كلها أو جزء منها

٣ - يجب أن تتناسب السعة التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرفين المتعاقدين بين إقليميهما لنقل الحركة على الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة مع الحركة القادمة من استراليا إلى دولة الإمارات العربية المتحدة وبالعكس .

٤ - يجب أن يكون نقل الحركة الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوى المعينة من أو الى نقطة واردة فى الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بأن تتناسب السعة مع

(أ ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسات النقل الجوي ؛
(ب) احتياجات الحركة في المنطقة التي تمر خلالها مؤسسة النقل الجوي ، وذلك بعد مراعاة خطوط النقل المحلية والإقليمية ؛ و
(ج) احتياجات مؤسسة النقل الجوي في عملياتها العابرة .

٨ - عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد اخل بأحكام هذه المادة ، فإنه يجوز لسلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر . وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (١٥) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (١) من المادة (٥) من هذه الاتفاقية (إلغاء وتحديد ترخيص التشغيل) . ويجوز لأي طرف متعاقد في الحالات الطارئة أن يتخذ إجراءً طبقاً للفقرة (١) من المادة (٥) (إلغاء وتحديد ترخيص التشغيل) قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (١٥) يوماً . ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الاخر بالتقيد بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة .

## المـــادة (١٠)

## رسوم المطارات والخدمات والمرافق

١ - الرسوم التي تفرضها الجهات المسئولة في الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات والممرات الجوية ومرافق الطيران المدني الأخرى والخدمات - يجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لذلك الطرف المتعاقد والمشغلة في عمليات جوية دولية مماثلة وتستخدم طائرات متشابهة ومرافق وخدمات مرتبطة بها .

٢ - على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسئولة عن الرسوم وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم المرافق والخدمات . وحتى تكون هذه المشاورات اكثر فعالية يجب إجراؤها مع من يمثل هذه المؤسسات بشكل مناسب . ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول ، إن أمكن ، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها واخذ ارائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم .

٣ - لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية أو يسمح للجهات المسئولة بان تمنح افضلية لمؤسسة النقل الجوي التابعة له أو لأية مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسة النقل الجوي المعينة

٢ - يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الاخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لامن الطيران المدني .

٣ - يجب على الطرفين المتعاقدين العمل وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك إلى المدى الذي تطبق فيه هذه الأحكام والمتطلبات عليهما .

٤ - يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم او مشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في اقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

٥ - يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة احكام امن الطيران المشار إليها في الفقرتين (٣) و (٤) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الاخر للدخول الى إقليمه ومغادرته أو أثناء التواجد فيه . وعلى كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل . كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الأخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين

٦ - في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أفعال اخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الأخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وبأقل مجازفة في الارواح .

٧ - وفيما يخص أمن الطيران فإنه يجوز لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد ان تطلب اجراء مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر .

٥ - في حالة منع الدخول الى ساحة الطائرات لفحص طائرة تقوم بتشغيلها موسسة او موسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة (٣) أعلاه وذلك من قبل ممثلي تلك الموسسه او الموسسات ، فان للطرف المتعاقد الاخر الحرية في ان يستنتج بأن تلك المخاوف الخطيرة للنوع المشار اليه في الفقره (٤) اعلاه هي نفس المخاوف المشار اليها في تلك الفقرة

٦ - يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في وقف او تعيين ترخيص التشغيل لموسسة او لموسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر فوراً في حالة ان الطرف المتعاقد الاول يستنتج بان اتخاذ عمل فوري يكون لازماً لسلامة تشغيل موسسة النقل الجوي سواء كان ذلك كنتيجة فحص او فحوصات ساحه الطائرات ومنع الدخول لاجراء الفحص او المشاورات او غير ذلك

٧ - يجب وقف أي اجراء يتخذه احد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (٢) او (٦) اعلاه حال زوال الأسباب التي من اجلها اتخذ هذا الاجراء

## المـــادة (٩)

## امـــن الطيـــران

١ - تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان التزامهما بحماية أمن الطيران المدني ضد افعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقيه ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م ، ومعاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م ، وبروتوكول قمع اعمال العنف غير المشروعة في المطارات الذي يخدم الطيران المدني الدولي والموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م

٢ - وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير السلامة وتطبيقها في أي من هذه المجالات بشكل فعال بحيث تعادل على الاقل في ذلك الوقت الحد الأدنى للمعايير الذي تم تحديده بمقتضى المعاهدة ، وجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب اتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال عدم قيام الطرف المتعاقد الآخر بهذا الإجراء خلال (١٥) يوماً أو اكثر حسب ما يتفق عليه ، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق الفقرة (١) من المادة (٥) من هذه الاتفاقية (إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل)

٣ - بالرغم من الالتزامات الواردة في المادة (٣٣) من المعاهدة فإن من المتفق عليه أن اية طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على الخطوط من او الى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وأثناء تواجدها فيه يمكن أن تخضع لأي فحص على متنها او حولها من قبل الممثلين المعتمدين التابعين للطرف المتعاقد الآخر للتثبت من صلاحية مستندات تلك الطائرة وطاقمها وشكلها الخارجي ومعداتها (ويطلق على ذلك في هذه المادة " فحص ساحة الطائرات ") بشرط أن لا يسبب ذلك تأخيراً غير معقول .

٤ - إذا أظهر أي من هذه الفحوصات أو مجموعها:

(أ) أن هناك مخاوف خطيرة تتعلق بهذه الطائرة أو تشغيلها بحيث لا تتقيد بالحد الأدنى للمعايير في ذلك الوقت والذي تم تحديده بمقتضى المعاهدة ، أو

(ب) أن هناك مخاوف خطيرة تتعلق بالنقص في المحافظة على معايير السلامة التي تم تحديدها بمقتضى المعاهدة وتطبيقها بشكل فعّال ،

فإن للطرف المتعاقد الذي يقوم بهذه الفحوصات طبقاً لأغراض المادة (٣٣) من المعاهدة الحرية في ان يستنتج بأن المتطلبات التي بموجبها صدرت أو اعتمدت الشهادات أو الرخص الخاصة بتلك الطائرة أو طاقمها ، أو أن المتطلبات التي بموجبها تم تشغيل تلك الطائرة لا تعادل أو تفوق الحد الادنى للمعايير الذي تم تحديده بمقتضى المعاهدة .

## المـــادة (٧)

## الاعتراف بالشهادات والرخص

١ - تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل احد الطرفين المتعاقدين والسارية المفعول معترفاً بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص التي تم إصدارها أو اعتمادها مطابقة للمعايير التي تم تحديدها بمقتضى المعاهدة . وعلى أية حال ، فإن لكل طرف متعاقد الحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض الطيران وذلك طبقاً للحقوق الممنوحة في الفقرة (٢) من المادة (٣) (منح الحقوق) .

٢ - إذا كانت الامتيازات أو الشروط الخاصة بالرخص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل احد الطرفين المتعاقدين غير مطابقة للمعايير التي تم تحديدها بمقتضى المعاهدة وكان هذا الاختلاف قد قدم إلى المنظمة الدولية للطيران المدني ، فإنه يجوز لسلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر وبدون إجحاف بحقوق الطرف المتعاقد الأول طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٨) (السلامة) أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الأول طبقاً للمادة (١٧) من هذه الاتفاقية (المشاورات) وذلك لغرض الاقتناع بأن هذه الممارسة مقبولة لديها . وفي حالة عدم التوصل الى اتفاق مقنع فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية (إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل)

## المـــادة (٨)

## الســـــلامـة

١ - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في اي مجال والخاصة بطاقم الطائرة أو الطائرة أو التشغيل والتي يتبناها الطرف المتعاقد الآخر . وتبدأ هذه المشاورات خلال (٣٠) يوماً من تاريخ تسلم ذلك الطلب .

## المـادة (٦)

## تطبيق القوانين

١ - تسري قوانين وقواعد أحد الطرفين المتعـاقدين المتعلقـة بدخـول أو مغـادرة الطـائرات المسـتخدمة فـي خطوط جوية دولية إلى إقليمـه ومنـه أو المتعلقـة بتشـغيل وملاحـة هـذه الطـائرات عنـد تواجـدها فـي إقليمـه – على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر

٢ - تسري قوانين وقواعد أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الركـاب وطـاقم الطـائرة والبضـائع والطائرة (بما في ذلك القوانين والقواعد المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحـي ، أو فـي حـالات البريد ، القوانيـن والقواعـد البريديـة) علـى الركاب وطاقم الطائرة والبضائع وطـائرات مؤسسـات النقـل الجـوي المعينـة التابعـة للطـرف المتعـاقد الآخر عند تواجدهم في إقليم الطرف المتعاقد الأول . ويطبق كل طرف متعاقد هـذه القوانيـن والقواعـد بالتساوي على الركاب وطاقم الطائرة والبضـائع والطـائرة نفسـها بالنسـبة لجميـع الـدول دونمـا تمييـز حسب جنسية مؤسسة النقل الجوي .

(ب) أن يصدر الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق بأقل قدر من التأخير تراخيص التشغيل اللازمة لموسسة او لموسسات النقل الجوي المعينة وذلك طبقا لاحكام المادة (٥) (الغاء وتحديد التراخيص)

٢ - يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من موسسات النقل الجوى المعينه التابعة للطرف المتعاقد الاخر اثبات انه تتوفر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد التى تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية والتي تكون متفقه مع احكام المعاهده

## المـــادة (٥)

## الغاء وتحديد تراخيص التشغيل

١ - يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد وقف تراخيص التشغيل لموسسة النقل الجوى المعينه التابعة للطرف المتعاقد الاخر والمشار اليها فى المادة (٤) من هذه الاتفاقية (الترخيص) وكذلك الغاء او وقف هذه التراخيص او فرض الشروط بشكل موقت أو دائم فى اي وقت على موسسه النقل الجوى المعينة أثناء ممارستها للحقوق وذلك

(أ) اذا فشلت المؤسسة فى اثبات اهليتها او قصرت فى اتباع القوانين والقواعد التى تطبقها بصورة عادية سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد وفقا لاحكام المعاهده ،

(ب) اذا لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد من ان الملكية الجوهريه لهذه الموسسه وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها او فى يد رعاياه ، او

(ج) اذا لم تقم الموسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقيه

٢ - ما لم يكن الالغاء الفوري او الوقف او فرض الشروط الواردة فى الفقرة (١) من هذه الماده ضروريا لمنع وقوع مخالفات جديدة لقوانين ولوائح احد الطرفين المتعاقدين او لاحكام هذه الاتفاقيه ، فلا يجوز ممارسه هذا الحق الا بعد التشاور بين الطرفين المتعاقدين

(ب) التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية ؛ و

(ج) الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك لغرض أخذ وإنزال حركة دولية من ركاب وبضائع أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها .

٣ - تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد غير تلك التي يتم تعيينها بموجب المادة (٢) (التعيين) من هذه الاتفاقية بالحقوق المحددة في الفقرات (٢)(أ) و (ب) من هذه المادة .

٤ - ليس في نص الفقرة (٢) من هذه المادة ما يخول مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع نظير مكافأة أو أجر من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف .

٥ - يحق لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة ، على نقاط في الطرق المحددة ، استخدام كافة الممرات الجوية والمطارات والتسهيلات الأخرى التي يقدمها الطرفان المتعاقدان على اسس غير تمييزية

٦ - إذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد من تشغيل الخطوط على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات سياسية أو تطورات أو بسبب ظروف خاصه و غير عادية ، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لإعادة تنظيم هذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان .

## المادة (٤)

## الترخيص

١ - يجوز البدء في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها ، كلها أو جزء منها ، ولكن ليس قبل

(أ) أن يقوم الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق طبقاً للمادة (٢) (التعيين) بتعيين مؤسسه أو مؤسسات نقل جوي للطرق المحددة ؛ و

(ح) يعني **"الطريق المحدد"** الطريق الذي يتم تحديده في ملحق هذه الاتفاقية ؛

(ط) تعني **"التعرفات"** أية أجور أو أسعار أو رسوم تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي بما فيهم الوكلاء مقابل نقل الركاب وأمتعتهم و/أو البضائع باستثناء البريد بواسطة النقل الجوي بما فيه النقل على خطوط هذه المؤسسة أو على خطوط مؤسسة أخرى وكذلك الشروط التي تحكم إتاحة هذه الأجور أو الأسعار أو الرسوم ؛

( ي ) يكون لاصطلاحات **" الإقليم " و " خط جوي" و " خط جوي دولي" و " مؤسسة نقل جوي" و " الهبوط لأغراض غير تجارية "** المعاني المحددة لها في المادتين (٢) و (٩٦) من المعاهدة .

**المـادة (٢)**

**التعييـن**

يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة كما يحق له أن يسحب كتابة تعيين هذه الموسسة او المؤسسات .

المـادة (٣)

**منـح الحقـوق**

١ - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لتمكين موسسات النقل الجوي المعينة التابعة لذلك الطرف المتعاقد من إنشاء وتشغيل خطوط جوية دولية على الطرق المحددة في الملحق .

٢ - تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بموجب أحكام هذه الاتفاقية بالحقوق التالية :

(أ ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه ؛

## المـــادة (١)

## تعاريـــف

لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

(أ) تعني " **سلطات الطيران** " بالنسبة لكل طرف متعاقد السلطة أو السلطات التي يقوم احد الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بها كتابة ؛

(ب) تعني "**الخطوط المتفق عليها** " الخطوط الجوية المنتظمة على الطرق المحدده في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب والبضائع طبقاً لحصص السعة المتفق عليها ؛

(جـ) تعني " **الاتفاقية** " هذه الاتفاقية والملحق التابع لها ؛

(د ) تشمل "**البضائع**" البريد ؛

(هـ) تعني " **المعاهدة** " معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م بما في ذلك :

(١) أي ملحق أو تعديل معتمد طبقاً للمادة (٩٠) من المعاهدة طالما أن هذا الملحق او التعديل اصبح نافذ المفعول في أي وقت محدد بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين ؛ و

(٢) أي تعديل يتم طبقا للمادة (٩٤) (أ) من المعاهدة وأصبح نافذ المفعول وصادق عليه الطرفان المتعاقدان ؛

(و) تعني " **مؤسسة النقل الجوي المعينة** " مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة (٢) (التعيين) والمادة (٤) (الترخيص) من هذه الاتفاقية ؛

(ز) تشمل "**المناولة الأرضية** " ولا تنحصر في مناولة الركاب والبضائع والأمتعة وتوفير خدمات التموين ؛

إن حكومة استراليا وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة ، والمشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين ،

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ م ،

ورغبة منهما في عقد اتفاقية بشأن الخطوط الجوية ،

**فقد اتفقتا على ما يأتي : -**

[ ARABIC TEXT – TEXTE ARABE ]

# اتفاقيـــة

# بين

# حكومة استراليا

# و

# حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

# في شأن الخطوط الـ ـ ـية

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

# AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES RELATING TO AIR SERVICES

The Government of Australia and the Government of the United Arab Emirates, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an agreement on air services,

Have agreed as follows:

## ARTICLE 1

### Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means for each Contracting Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements;

(c) "Agreement" means this Agreement and the Annex attached thereto;

(d) "Cargo" includes mail;

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

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

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

(f) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Articles 2 (Designation) and 4 (Authorisation) of this Agreement;

(g) "Ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;.

(h) "Specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(i) "Tariffs" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including transportation on an intra-or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(j) "Territory", "Air service", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

## ARTICLE 2

### Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline or airlines.

## ARTICLE 3

### Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

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

(b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

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

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

5. At points in the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

6. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

## ARTICLE 4

### Authorisation

1. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to Article 2 (Designation) an airline or airlines for the specified route; and

(b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating authorisations to the designated airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 5 [Revocation and Limitation of Authorisation]).

2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that those airlines are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those aeronautical authorities, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

## ARTICLE 5

### Revocation and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 (Authorisation) of this Agreement, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:

(a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party in conformity with the Convention;

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations of a Contracting Party or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties.

## ARTICLE 6

### Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first

Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

## ARTICLE 7

### Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of Rights) paragraph 2,

certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 8 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

## ARTICLE 8

### Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective

action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of any examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## ARTICLE 9

### Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and set out in Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

7. With regard to aviation security, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

## ARTICLE 10

### Airport, Services and Facility Charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that

designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

## ARTICLE 11

### Capacity

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

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

3. The capacity to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties between their respective territories, for the conveyance of traffic on agreed services on the specified routes, shall be maintained in close relationship with the traffic originating in Australia and destined for the United Arab Emirates and vice versa.

4. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and

c) the requirements of through airline operations.

5. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

## ARTICLE 12

### Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its

designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destinations of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be jointly decided by the aeronautical authorities and implemented without delay.

## ARTICLE 13

### Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

(c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines 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 provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

## ARTICLE 14

## TARIFFS

1. Each aeronautical authority shall allow tariffs for international air transportation, including tariffs for transportation to or from third countries, to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention in accordance with paragraph 3 of this Article, may be initiated to:

(i) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;

(ii) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

(iii) protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each aeronautical authority may require tariffs to be filed with it in the form prescribed. Such filing shall not be required to be submitted more than 24 hours (including a business working day) before the tariffs come into effect, except in the case of the matching of an existing tariff which shall require that only prior notification be given.

3. An intervention pursuant to paragraph (1) shall be notified with reasons to the other aeronautical authority, as well as to the designated airline(s) concerned.

4. The aeronautical authority receiving such notification of intervention has 14 days from the date of receipt to advise its disagreement with the intervention and/or the reasons for it. If the authority receiving the notice of intervention does not advise its disagreement with the proposed action, within the 14 day period, the authority advising the intervention may instruct the designated airline(s) concerned to withdraw the tariff.

5. Where the aeronautical authority advises its disagreement with an intervention it may request consultations to review the situation. The consultations shall take place within 14 days of being requested, unless otherwise agreed. Such consultations may be through discussion or correspondence.

6. Following consultations between the aeronautical authorities a decision by both parties shall be taken as soon as possible. The decision shall be communicated without delay to the designated airline(s) concerned. If, following consultations, the aeronautical authorities are unable to arrive at a mutually agreed decision in relation to the tariff concerned, then they shall proceed to the dispute settlement mechanism established under Article 19 of this Agreement.

7. Unless pursuant to this Article, the aeronautical authorities agree to prevent the introduction or continuation of a tariff, the tariffs of each designated airline shall enter into effect on the proposed date and remain in effect for their duration.

## ARTICLE 15

### Commercial Opportunities

1. 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 designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. 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 use for this purpose its own transportation documents.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments

prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or contract with a competing agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport security. Where such considerations preclude a designated airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

## ARTICLE 16

### Airline Representatives

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, consistent with such other Contracting Party's immigration laws, regulations and practices, their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

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

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

## ARTICLE 17

### Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 5 (Revocation and Limitation of Authorisation), 8 (Safety), 9 (Aviation Security) and 14 (Tariffs) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

## ARTICLE 18

### Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.

2. Any amendment or revision shall enter into force on the date the Contracting Parties, by exchange of diplomatic notes, specify for its entry into force.

3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that Convention.

## ARTICLE 19

### Settlement of Disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if

within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

3. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

5. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6. The Contracting Parties undertake to comply with any arbitration decision given under this Article.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

8. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph 6 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

## ARTICLE 20

### Termination

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

## ARTICLE 21

### Registration with ICAO

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

## ARTICLE 22

### Entry into Force

This Agreement shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

This Agreement is drawn in two originals, in Arabic and English languages, all text being equally authentic and each party retaining one copy for implementation. However, in case of any divergence of interpretation, the English text shall be used.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Dubai on this eighth day of September 2002.

**For the Government of Australia**

Mark Vaile
Minister for Trade

**For the Government of the United Arab Emirates**

Ahmed Humaid Al Tayer
Minister for Communications

## Route Annex

**Section I**

For the designated airline(s) of the UAE:

| **From** | **Intermediate Points** | **To** | **Beyond Points** |
|---|---|---|---|
| Route A | | | |
| Dubai | Points in South or South East Asia | Australia | Any points |
| Route B | | | |
| Points in the UAE other than Dubai | Points in South or South East Asia | Australia | Any points |

Section II

For the designated airline(s) of Australia:

| **From** | **Intermediate Points** | **To** | **Beyond Points** |
|---|---|---|---|
| | | | |
| Australia | Points in South or South East Asia | UAE | Any points |
| | | | |

Notes

Any point or points on the specified routes for the designated airlines of both Contracting Parties may be omitted on any or all services, except that:

services operated by the designated airline(s) of the UAE will originate or terminate in the UAE; and

services operated by the designated airline(s) of Australia will originate or terminate in Australia.

"Points in South Asia" means points in Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, Nepal,

Pakistan, Republic of the Maldives and Sri Lanka.

"Points in South East Asia" means points in Brunei, Indonesia, Thailand, Cambodia, Laos,

Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore and Vietnam

[TRANSLATION – TRADUCTION]

# ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement des Émirats arabes unis, 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,

Désireux de conclure un accord relatif aux services aériens,

Sont convenus de ce qui suit :

## *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

(a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, pour chaque Partie contractante, de l'autorité ou des autorités notifiées par écrit de temps à autre par une Partie contractante à l'autre Partie contractante;

(b) L'expression « services convenus » s'entend des services aériens réguliers exploités sur les routes indiquées à l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de fret conformément aux droits à la capacité convenus;

(c) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord et de l'annexe qui y est jointe;

(d) Le « fret » inclut le courrier;

(e) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut :

  (i) Toute annexe ou tout amendement à celle-ci, adopté conformément à l'article 90 de ladite Convention dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties contractantes; et

  (ii) Tout amendement entré en vigueur, en vertu de l'article 94(a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes;

(f) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise ou d'entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément aux articles 2 (Désignation) et 4 (Autorisation) du présent Accord;

(g) L'expression « services au sol » s'applique, mais sans s'y limiter, à la prise en charge au sol des passagers, du fret et des bagages, ainsi qu'à la fourniture de services de restauration;

(h) L'expression « route indiquée » s'entend d'une route spécifiée dans l'annexe au présent Accord;

(i) Le terme « tarif » s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leur bagage) et/ou des frets (à l'exclusion du courrier) y

compris le transport sur une base inter ou intra par les compagnies de transport aérien ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts;

(j) Les termes et expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention;

*Article 2. Désignation*

Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées et de révoquer par écrit la désignation de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien.

*Article 3. Octroi des droits*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre à l'entreprise désignée de cette autre Partie d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans l'annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficient des droits suivants :

(a) Le droit de survoler sans y faire escale le territoire de l'autre Partie contractante;

(b) Le droit d'y faire des escales non commerciales; et

(c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers et du fret à l'occasion de l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles visées à l'article 2 (Désignation) du présent Accord, bénéficient également des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne doit être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret transportés en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération pour les débarquer en un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

5. En certains points des routes indiquées, chacune des entreprises de transport aérien désignées pourra utiliser les pistes, les aéroports et toutes autres installations fournies par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

6. Si, à la suite d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement lesdites routes sur la base d'un accord mutuel entre les Parties contractantes.

*Article 4. Autorisation*

1. Les services convenus pourront être exploités, en totalité ou en partie, à tout moment, mais uniquement lorsque :

a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés aura désigné conformément à l'article 2 (Désignation) l'entreprise ou les entreprises de transport aérien choisies pour exploiter la route indiquée; et

b) La Partie contractante qui accorde les droits aura donné aussi rapidement que possible l'autorisation d'exploitation appropriée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien concernées (sous réserve des dispositions de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation)).

2. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, conformément aux dispositions de la Convention, en matière d'exploitation des services aériens internationaux.

*Article 5. Retrait et limitation de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante, en ce qui concerne une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, peuvent refuser l'autorisation visée à l'article 4 (Autorisation) du présent Accord, révoquer ou suspendre ladite autorisation ou imposer des conditions, à titre temporaire ou définitif, à tout moment au cours de l'exercice des droits par l'entreprise de transport aérien désignée :

a) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien n'est pas habilitée en vertu des lois et règlements, ou ne se conforme pas auxdits règlements et lois normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante conformément à la Convention;

b) Dans le cas où les autorités aéronautiques de la Partie contractante n'ont pas l'assurance qu'une part importante et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou par ses ressortissants;

c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien refuse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité d'imposer immédiatement la révocation, la suspension ou l'imposition de conditions visées au paragraphe 1 du présent article en vue d'éviter que les lois et règlements d'une Partie contractante ou les dispositions du présent Accord ne soient enfreints, il n'est fait usage de ladite faculté qu'après consultation entre les Parties contractantes.

*Article 6. Application des lois*

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aé-

rienne internationale ou au survol par ces aéronefs dudit territoire s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, du fret et des aéronefs (y compris les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de sécurité aérienne, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine ou, dans le cas du courrier, des lois et réglementations postales) seront applicables aux passagers, équipages, frets et aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pendant leur présence sur le territoire de la première Partie contractante. Lesdites lois seront appliquées également par chaque Partie contractante aux passagers, équipages, frets et aéronefs de tous les pays sans distinction fondée sur la nationalité de l'entreprise de transport aérien.

*Article 7. Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité sont reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats et brevets aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, aux fins de vols effectués en vertu des droits octroyés aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 (Octroi de droits), des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou les conditions de délivrance des licences ou brevets d'aptitude accordés ou validés par une Partie contractante autorisent un écart par rapport aux normes établies au titre de la Convention, et si ledit écart a été enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjudice des droits de la première Partie contractante aux termes du paragraphe 2 de l'article 8 (Sécurité), demander la tenue de consultations conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, en vue de s'assurer que la pratique en question rencontre leur agrément. L'incapacité de parvenir à un accord satisfaisant constituera un motif pour demander l'application de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord.

*Article 8. Sécurité*

1. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations sur les normes de sécurité maintenues par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les équipages, les aéronefs et leur exploitation par l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent avoir lieu dans les 30 jours suivant ladite demande.

2. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique pas efficacement dans un quelconque domaine des normes et conditions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales établies déjà en vigueur en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante sera informée de ces constatations ainsi que des mesures jugées nécessaires afin de se conformer à ces

normes minimales et prendra les mesures correctives appropriées à cet effet. L'incapacité de cette autre Partie contractante de prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours, ou une période plus longue dont il pourra être convenu, constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par une ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes en service vers le territoire d'une autre Partie contractante ou à partir de son territoire peut, lorsqu'il est sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de navigation de l'aéronef et ceux de son équipage et la condition apparente de l'aéronef et de son équipement (dénommé au présent article « inspection de l'aire de trafic »), sous réserve qu'elle n'entraîne pas un délai déraisonnable.

4. Dans le cas où une telle inspection ou une série d'inspections de l'aire de trafic soulève :

(a) De vives préoccupations du fait qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas les normes minimales établies déjà en vigueur en vertu de la Convention; ou

(b) De vives préoccupations en raison d'un manque d'entretien et de gestion efficaces des normes de sécurité en vigueur en vertu de la Convention,

la Partie contractante procédant à l'inspection peut conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions en vertu desquelles le certificat ou les permis concernant ledit aéronef ou l'équipage dudit aéronef ont été émis ou validés, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

5. Si, dans le cas où l'accès aux fins d'entreprendre une inspection de l'aire de trafic d'un aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes conformément au paragraphe 3 est refusé par le représentant de ladite ou desdites entreprises de transport aérien, les préoccupations de l'autre Partie contractante du type visé au paragraphe 4 sont alors justifiées et constituent un motif pour l'application des dispositions visées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou d'entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante conclut, soit à la suite d'une inspection de l'aire de trafic, d'une série d'inspections, d'un refus d'accès à l'aire de trafic aux fins d'inspection, de consultations ou autres, qu'une mesure immédiate est essentielle pour assurer la sécurité des opérations aériennes.

7. Toute intervention par l'une des Parties contractantes conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est arrêtée dès que les motifs qui ont entraîné ladite intervention cessent d'exister.

*Article 9. Sécurité de l'aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la Haye le 16 décembre 1970, et aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971, et à celles du Protocole pour la répression des actes illégaux de violence dans les aéroports affiliés à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

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

3. Les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

4. Les Partie contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

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

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

7. En ce qui concerne la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions visées au présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'incapacité de réaliser un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à partir de la date de cette demande constitue un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 (Retrait et limitation de l'autorisation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément à ce paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions relatives à la sécurité du présent article.

*Article 10. Redevances d'installations et de services aéroportuaires*

1. Les redevances imposées à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante par les organismes compétents de l'autre Partie contractante pour l'usage par cette entreprise de transport aérien désignée de l'aéroport, des voies aériennes et autres installations et services de l'aviation civile ne seront pas plus élevées que celles imposées par cette Partie à ses propres entreprises de transport aérien désignées effectuant des opérations internationales similaires et utilisant des aéronefs et des installations et services connexes analogues.

2. Chaque Partie contractante s'engage à encourager des consultations entre ses autorités responsables de la perception des redevances et les entreprises de transport aérien désignées utilisant les services et les installations. Dans la mesure du possible, ces consultations seront organisées par l'intermédiaire des organismes représentant les entreprises de transport aérien. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage mentionnées dans le présent article sera chaque fois que possible notifiée aux entreprises de transport aérien désignées, dans un délai raisonnable accompagné des données et renseignements pertinents, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que ces modifications ne soient adoptées.

3. Aucune des Parties contractantes ne donnera la préférence, ou n'autorisera les autorités responsables à le faire, à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante effectuant des opérations internationales similaires pour l'application de ses règlements concernant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres dispositions similaires ou pour l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et autres installations connexes relevant de son autorité.

*Article 11. Capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées, entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des

entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent en totalité ou en partie sur la même route.

3. La capacité exploitable par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes entre leurs territoires respectifs pour le transport du trafic dans le cadre des services convenus sur les routes spécifiées sera strictement réglementée en fonction des besoins du trafic en provenance de l'Australie, à destination des Émirats arabes unis et vice versa.

4. Les prestations fournies par les entreprises de transport aérien désignées pour le transport du trafic en provenance ou à destination de points sur leurs routes spécifiées dans les territoires de pays tiers seront décidées conformément aux principes généraux auxquels la capacité sera adaptée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic existant dans les régions desservies par les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

5. La capacité qui pourra être offerte en vertu du présent article par les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante dans le cadre des services convenus sera celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes seront convenues avant le commencement de l'exploitation desdits services par lesdites entreprises de transport aérien et périodiquement par la suite.

*Article 12. Statistiques*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie contractante, ou demanderont à leurs entreprises de transport aérien désignées de le faire, sur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour examiner l'exploitation des services convenus, y compris, mais pas seulement, les états statistiques liés au volume du trafic acheminé par ces entreprises de transport aérien désignées entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes indiquées montrant l'origine et la destination de ce trafic.

2. Les méthodes de confection et de transmission desdites statistiques feront l'objet de décisions conjointes des autorités aéronautiques qui appliqueront sans délai les décisions en question.

*Article 13. Droits de douane et autres redevances*

1. Les aéronefs exploités pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les fournitures en carburants, huiles lubrifiantes (y compris les combustibles hydrauliques) et lubrifiants, fournitures techniques consomptibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, les alcools, le tabac et autres destinés à la vente ou à être utilisés en quantités limitées par les passagers en vol), ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le

cadre de l'exploitation ou de l'entretien journalier, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et droits nationaux, à condition que ledit équipement et lesdites fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les articles suivants sont exonérés de droits de douane, de frais d'inspection et d'autres redevances et droits nationaux :

(a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante;

(b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tous les équipements aéroportés importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui sont nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

(c) Les carburants, huiles lubrifiantes (y compris les huiles hydrauliques) et les lubrifiants destinés aux entreprises aériennes désignées de l'une des Parties contractantes pour des aéronefs exploités en services convenus, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur toute partie du trajet survolant le territoire de la Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les fournitures en carburant, huiles lubrifiantes (y compris les huiles hydrauliques) et lubrifiants et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux procédures et règlements douaniers de cette autre Partie contractante.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également aux cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

### *Article 14. Tarifs*

1. Chaque autorité aéronautique permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer les tarifs de transport aérien international, y compris les tarifs de transport à destination ou en provenance de pays tiers, sur la base de considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Sans limiter l'application de la législation générale sur la concurrence et la consommation dans chaque Partie contractante, des mesures peuvent être prises, conformément au paragraphe 3 du présent article, pour :

(a) Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques abusivement discriminatoires;

(b) Protéger les consommateurs contre des tarifs qui sont indûment élevés ou restrictifs par suite de l'abus d'une position dominante; et

(c) Protéger les entreprises de transport aérien contre les tarifs qui sont artificiellement bas par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2. Chaque autorité aéronautique peut exiger que les tarifs lui soient déposés sous la forme prescrite. Ce dépôt ne devra pas être exigé plus de 24 heures (dont un jour ouvré) avant l'entrée en vigueur des tarifs, sauf sans le cas d'une correspondance avec un tarif existant qui nécessitera qu'une notification préalable.

3. Une intervention en vertu du paragraphe 1 sera notifiée, avec ses motifs, à l'autre autorité aéronautique ainsi qu'à l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

4. L'autorité aéronautique recevant ladite notification d'intervention dispose de 14 jours à dater de la réception pour aviser de son désaccord avec l'intervention et/ou ses motifs. Si l'autorité recevant la notification d'intervention n'avise pas de son désaccord avec l'action proposée dans le délai de 14 jours, l'autorité qui a informé de l'intervention peut ordonner aux entreprises de transport aérien désignées concernées de retirer le tarif.

5. Lorsque l'autorité aéronautique avise de son désaccord avec une intervention, elle peut demander la tenue de consultations en vue d'examiner la situation. Sauf accord contraire, les consultations auront lieu dans les 14 jours suivant la demande. Elles peuvent s'effectuer oralement ou par correspondance.

6. Suite à des consultations entre les autorités aéronautiques, les deux Parties prendront une décision aussitôt que possible. Cette décision sera communiquée sans retard aux entreprises de transport aérien désignées concernées. Si, suite aux consultations, les autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre mutuellement d'accord sur une décision relative au tarif concerné, elles mettront en œuvre le système de règlement des litiges instauré en vertu de l'article 19 du présent Accord.

7. Sauf si, en vertu du présent article, les autorités aéronautiques conviennent d'empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif, les tarifs de chaque entreprise de transport aérien désignée entreront en vigueur à la date proposée et le resteront pendant toute leur durée.

### *Article 15. Débouchés commerciaux*

1. Chaque Partie contractante prend les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou toutes pratiques compétitives déloyales à l'égard des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice de leurs droits aux termes du présent Accord, y compris mais pas seulement, les restrictions imposées sur la vente de transport aérien, le paiement de marchandises, de services ou de transactions ou le rapatriement de devises en excédent, par les entreprises de transport aérien et l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Dans la mesure où les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leurs entreprises de transport aérien désignées sont l'objet de discrimination ou de pratiques déloyales, elles en avisent à cet effet les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Les consultations qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique commenceront dès que possible après la notification, à moins que la première Partie contractante ne soit convaincue que le problème a été résolu dans l'intervalle.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante en vue d'offrir et de vendre des services de transport aérien. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut se livrer à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement, et à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut utiliser à cette fin ses propres documents de transport.

4. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes peuvent vendre des services de transport aérien en monnaie locale ou en monnaie librement convertible, de convertir leurs fonds en n'importe quelle monnaie convertible et de les transférer librement hors du territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve des lois, règlements et politiques de l'autre Partie contractante, la conversion et le transfert de fonds acquis dans l'exercice ordinaire de leurs opérations sont autorisés aux taux de change pratiqués au moment de la présentation de la demande de transfert ou de conversion et ne sont soumis à aucuns frais sauf ceux qui portent sur les commissions normales perçues pour de telles transactions.

5. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à régler à leur gré les dépenses locales, y compris l'achat de carburants, effectuées sur le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou, à condition que cette pratique soit conforme à la réglementation locale sur la monnaie locale, en devises librement convertibles.

6. En général, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de procéder à sa propre manutention au sol ou de sous-traiter avec un agent concurrent, y compris n'importe quelle autre entreprise de transport aérien qui effectue ses propres services au sol, la totalité ou une partie de ces services. Ces droits ne doivent être soumis qu'aux restrictions résultant de considérations relatives à la sécurité aéroportuaire. Lorsque ces considérations empêchent l'entreprise de transport aérien désignée de procéder à sa propre manutention au sol ou de sous-traiter avec un agent concurrent, ces services sont fournis à ladite entreprise de transport aérien autorisée sur une base non discriminatoire par rapport à toutes les autres entreprises de transport aérien.

### *Article 16. Représentants des entreprises de transport aérien*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sous réserve de réciprocité, à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, en tenant compte de ses lois, procédures et règlements relatifs à l'immigration, leurs représentants et leur personnel commerciaux, opérationnels et techniques dans la mesure des besoins liés à l'exploitation des services convenus.

2. Au gré des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, lesdits besoins de représentation et de personnel peuvent être satisfaits en faisant appel à leurs propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien engagée dans une exploitation sur le territoire de l'autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter lesdits services sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément auxdites lois, réglementations et pratiques, chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans les délais les plus courts, les autorisations de travail nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

*Article 17. Consultations*

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment présenter une demande de consultations concernant l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 5 (Retrait et limitation de l'autorisation), 8 (Sécurité), 9 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Tarifs), ces consultations, qui peuvent se dérouler oralement ou par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de ladite demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

*Article 18. Modification de l'Accord*

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé, une fois que les deux Parties contractantes en sont convenues par écrit.

2. Toute modification ou révision entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes le spécifient par un échange de notes diplomatiques.

3. Au cas où une convention multilatérale relative aux transports aériens, à laquelle adhéreraient les deux Parties contractantes, entrerait en vigueur, le présent Accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 19. Règlement des différends*

1. Tout différend, excepté ceux qui peuvent résulter du dépôt de tarifs spécifiques, susceptible d'être causé par l'interprétation ou l'application du présent Accord, et qui ne peut être résolu par des négociations entre les Parties contractantes, par des discussions, des échanges de lettres ou la voie diplomatique est, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis à un tribunal arbitral.

2. Dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note envoyée par voie diplomatique, par l'autre Partie, pour demander l'arbitrage du différend par un tribunal, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans un délai de soixante (60) jours à compter de la nomination de l'arbitre désigné en dernier, les deux arbitres nomment un président qui est un ressortissant d'un État tiers. Si, dans les soixante (60) jours suivant la désignation de son arbitre

par une Partie contractante, l'autre Partie contractante n'a pas nommé son arbitre ou si, dans les soixante (60) jours suivant la nomination du second arbitre, les deux arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la nomination du président, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumettra un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours, à compter de la date à laquelle le tribunal aura été totalement constitué. Les répliques seront dues dans les soixante (60) jours qui suivent. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre gré, le tribunal tiendra une séance dans les trente (30) jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

4. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les trente (30) jours suivant la soumission des répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

5. Les Parties contractantes pourront faire une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence rendue dans un délai de quinze (15) jours, à compter de la date à laquelle elle aura été prise, et ces éclaircissements seront donnés dans un délai de quinze (15) jours à compter d'une demande à cet effet.

6. Les Parties contractantes se conforment à toute décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article.

7. Les dépenses résultant de l'arbitrage en vertu du présent article sont partagées également entre les Parties contractantes.

8. Si l'une ou l'autre Partie contractante refuse de se conformer aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, et tant que cette situation se prolonge, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés à l'autre Partie contractante défaillante aux termes du présent Accord.

### *Article 20. Dénonciation*

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment suivant l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit et par la voie diplomatique l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le présent Accord expire un (1) an après la réception de la notification par l'autre Partie contractante.

2. Faute d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, ladite notification est considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale a accusé réception de ladite notification.

### *Article 21. Enregistrement auprès de l'OACI*

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

*Article 22. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties se seront notifiées mutuellement par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

Le présent Accord est établi en deux originaux, en langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi et chaque Partie en conservant un exemplaire aux fins de la mise en œuvre dudit accord. Toutefois, en cas de divergence d'interprétation, le texte anglais sera utilisé.

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

Fait à Dubaï, le huit septembre 2002.

Pour le Gouvernement de l'Australie :

MARK VAILE
Ministre du commerce

Pour le Gouvernement des Émirats arabes unis :

AHMED HUMAID AL TAYER
Ministre des communications

ANNEXE RELATIVE AUX ROUTES

**Section I**

Pour les entreprises de transport aérien désignées des Émirats arabes unis :

| En provenance de | Points intermédiaires | À destination de | Points au-delà |
|---|---|---|---|
| Route A | | | |
| Dubaï | Points en Asie du Sud ou du Sud-est | Australie | Points quelconques |
| Route B | | | |
| Points aux Émirats arabes unis autres que Dubaï | Points en Asie du Sud ou du Sud-est | Australie | Points quelconques |

**Section II**

Pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'Australie :

| En provenance de | Points intermédiaires | À destination de | Points au-delà |
|---|---|---|---|
| Australie | Points en Asie du Sud ou du Sud-est | Émirats arabes unis | Points quelconques |

**Notes**

Tout point ou tous points sur les routes spécifiées pour les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent être omis sur n'importe quel service ou tous les services, mais :

les services exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des Émirats arabes unis auront leur point de départ ou leur point de destination dans les Émirats arabes unis; et

les services exploités par les entreprises de transport aérien désignées d'Australie auront leur point de départ ou leur point de destination en Australie.

L'expression « Points en Asie du Sud » désigne les points situés en Afghanistan, au Bangladesh, au Bhoutan, en Inde, au Népal, au Pakistan, en République des Maldives et au Sri Lanka.

L'expression « Points en Asie du Sud-est » désigne les points situés au Brunei, en Indonésie, en Thaïlande, au Cambodge, au Laos, en Malaisie, à Myanmar, aux Philippines, à Singapour et au Viet Nam.

## كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

## 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

## HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

## COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

## КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

## COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Printed at the United Nations, New York

09-60195—October 2010—325

ISSN 0379-8267

Sales No. TS2438

USD $35
ISBN 978-92-1-900429-0

53500

9 789219 004290