



Treaty Series No. 15 (1999)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the State of Qatar

concerning Air Services

London, 24 June 1998

[The Agreement entered into force on signature on 24 June 1998]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
March 1999*



Treaty Series No. 15 (1999)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the State of Qatar

concerning Air Services

London, 24 June 1998

[The Agreement entered into force on signature on 24 June 1998]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
March 1999*

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF
THE STATE OF QATAR CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the State of Qatar, hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;¹

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Qatar, the Minister of Communications and Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

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

¹ Treaty Series No. 8 (1953) Cmd 8742.

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

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

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

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

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorization of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

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

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

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

(5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorizations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

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

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

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

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 7

Tariffs

- (1) (a) The term “tariff” means:
- (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
 - (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
 - (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits;

and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.

- (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(4) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

- (a) Any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.
- (b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they disapprove the proposed tariff.
- (c) Nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authority of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to that authority either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.

- (d) If the aeronautical authority of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.
 - (e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariffs will take effect when the airline concerned so decides.
 - (f) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authority of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, that aeronautical authority may request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.
- (5) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authority of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by that aeronautical authority and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between their territory and that of a third State, provided that the aeronautical authority may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.
- (b) Notwithstanding sub-paragraph (a) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of one Contracting Party for the carriage of cargo between the territory of the other Contracting Party and the third State.

ARTICLE 8

Customs Duties

- (1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:
- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (v) instructional material and training aids;
 - (vi) computer equipment and component parts;
 - (vii) airline and operators' documents; and
 - (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

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

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one 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 paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963¹, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ and the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988⁴) form an integral part of this Agreement.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators 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. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the

¹ Treaty Series No. 126 (1969) Cmnd 4230.

² Treaty Series No. 39 (1972) Cmnd 4956.

³ Treaty Series No. 10 (1974) Cmnd 5524.

⁴ Treaty Series No. 20 (1991) Cm 1470.

threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

ARTICLE 10

Provision of Statistics

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

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 13

User Charges

- (1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
- (2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

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

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

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 17

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

Entry into Force

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

(2) The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the State of Qatar for Air Services between and beyond their respective territories signed in London on 20 June 1972 shall terminate from the date of entry into force of this Agreement.

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

Done, in duplicate at London this 24th day of June 1998, in the English and Arabic languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

ROBIN COOK

For the Government of the State of
Qatar:

SHAIKH AHMED BIN NASSER
AL-THANI

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom—Intermediate points in Europe and the Middle East—
Points in the Gulf (Bahrain, Oman and the United Arab Emirates)—Points in Qatar—
Points beyond.

Notes:

1. Intermediate points (including points in the Gulf) and beyond points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point (including points in the Gulf) to be set down in the territory of Qatar, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. Services may be operated in either direction.
4. Points in the Gulf (Bahrain, Oman, and the United Arab Emirates) may be served in any order, and before or after points in Qatar.
5. Points in Qatar may be combined (without traffic rights).

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Qatar:

Points in Qatar—Points in the Gulf (Bahrain, the United Arab Emirates and Oman)—
Intermediate points in the Middle East and Europe—Points in the United Kingdom—
Points beyond in Europe.

Notes:

1. Intermediate points (including points in the Gulf) and beyond points may be omitted on any flight provided that the service begins, calls at, or ends in Qatar.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point (including points in the Gulf) to be set down in the territory of the United Kingdom, or picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa in both cases, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the contracting parties.
3. Services may be operated in either direction.
4. Points in the Gulf (Bahrain, the United Arab Emirates and Oman) may be served in any order, and before or after points in Qatar.
5. Points in the United Kingdom may be combined (without traffic rights).

اتفاق نقل جوي بين
حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية
وحكومة دولة قطر

إن حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية وحكومة دولة قطر ، اللتان تعترفان فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين".

وبما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شنغهاي في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 .

ورغبة منكما في الوصول السلمي اتفقا تكميلي للمعاهدة المشار إليها أعلاه لغرض إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين اثنتينهما .

اتفقتا على ما يلي :

المادة (1)

تعريف

لأغراض هذا الاتفاق وما لم يتتض سباق النص خلاف ذلك :

(أ) تعني "معاهدة شيكاغو" معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944م والتي تشمل (1) أي تعديلات أدخلت عليها وأصبحت سارية المفعول وفقاً للمادة (1) طالما أن هذه التعديلات تمت المصادقة عليها من قبل الطرفين المتعاقدين و(2) أي ملاحق أو تعديلات عليها تم تبنيها وفقاً للمادة 90 طالما أن هذه الملاحق أو التعديلات أصبحت سارية المفعول في أي وقت محدد للطرفين المتعاقدين .

(ب) تعني "سلطة الطيران" بالنسبة للمملكة المتحدة وزير المواصلات وبالنسبة لدولة قطر وزير المواصلات والدقل ، ولأغراض المادة (7) تعني سلطة الطيران المدني أو فسي كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظائف يمارسها حالياً المشار إليهم أعلاه أو أية وظائف مماثلة .

(ج) تعني "مؤسسة النقل الجوي المعنية" أي مؤسسة نقل جوي تم تعيينها وإجازتها وفقاً للمادة (4) من هذا الاتفاق .

(د) يقصد "بالاقليم" بالنسبة للدولة المعنى المحدد للاقليم في المادة (2) من معاهدة شيكاغو .

(هـ) تكون لاصطلاحات "خدمة جوية" "خدمة جوية دولية" مؤسسة نقل جوي " و"هبوط لأغراض غير تجارية" المعاني المحددة لها في المادة (96) من معاهدة شيكاغو .

(و) يشمل مصطلح " هذا الاتفاق " السلائق التابعة له وأي تعديلات تدخل حيزها أو على هذا الاتفاق .

(ز) يقصد بالمصطلح " رسوم الاستخدام " الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي بواسطة السلطات المختصة أو بناء على سماح هذه السلطات بتحصيلها مقابل استخدام خدمات أو مرافق المطار أو الخدمات الملاحية والتي تشمل الخدمات ذات انصلة والتجهيزات اللازمة للطائرات و أضخم الطيران و المسافرين والبضائع .

المادة (٢)

تطبيق أحكام معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذا الاتفاق لأحكام معاهدة شيكاغو طالما كانت هذه الأحكام مطبقة على خدمات النقل الجوي الدولية .

المادة (3)

حقوق النقل

(1) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بالنسبة للخدمات الجوية الدولية الخاصة به .

(أ) الطيران عبر اقليمه دون هبوط .

(ب) الهبوط في اقليمه لأغراض غير تجارية .

(2) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في هذا الاتفاق بغرض تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق الجوية المحددة في التسم المناسب من جدول الرحلات المرفق بهذا الاتفاق . ويطلق على هذه الخدمات والطرق الجوية في هذا الاتفاق " الخدمات المنفق عليها " و "الطرق الجوية المحددة" على التوالي . عند تشغيل الخدمات المنفق عليها على الطرق الجوية المحددة تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين بالإضافة للحقوق الواردة في البند (1) من هذه المادة بحق الهبوط في اقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة على الطريق الجوي الوارد في جدول رحلات هذا الاتفاق بغرض أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع بما فيها البريد .

(3) ليس في نص البند (2) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يعطي لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب أو بضائع بما فيها البريد من اقليم الطرف المتعاقد الآخر مقابل أجر أو مكافأة إلى نقطة أخرى داخل اقليم ذلك الطرف .

(4) في حالة النزاعات المسلحة أو الاضطرابات أو التطورات السياسية أو في ظل ظروف غير عادية تعجز بموجبها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عن تشغيل إحدى الخدمات على الطريق الجوي العادي المحدد لتلك المؤسسة ، يبذل الطرف المتعاقد الآخر غاية ما في وسعه لتوفير واستمرار تلك الخدمة عن طريق اتخاذ الترتيبات المؤقتة المناسبة لإعادة تنظيم الطرق الجوية .

المادة (4)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

- (1) يحق لكل من الطرفين المتعاقدين تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة وذلك من خلال الكتابة للطرف المتعاقد الآخر ، كما يحق لكل من الطرفين سحب أو تبديل تلك التعيينات .
- (2) عند استلام كتاب التعيين يقوم الطرف المتعاقد الآخر استنادا على الأحكام الواردة في البندين (3) و (4) من هذه المادة وبدون تأخير بمنح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية تراخيص التشغيل المناسبة .
- (3) يجوز لسفلة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أن تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها بطريقة معقولة الأنظمة والقوانين المعمول بها لدى سلطة الطيران تلك والمتعلقة بتشغيل الخدمات الجوية الدولية بما يتفق مع أحكام معاهدة شيكاغو .
- (4) يحق لكل من الطرفين المتعاقدين رفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في البند (2) من هذه المادة ، أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على قيام مؤسسة نقل جوي بممارسة الحقوق المحددة في المادة (3) البند (2) من هذا الاتفاق ، في أي حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف بأن جزءا هاما من ملكية تلك المؤسسة وإدارتها الفعلية يخضع للطرف المتعاقد الذي عينها أو لمواطنيه .
- (5) عند تعيين مؤسسة نقل جوي ومنحها ترخيص التشغيل فيجوز لها البدء في تشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة التزام مؤسسة النقل الجوي بالأحكام ذات الصلة الواردة في هذا الاتفاق .

المادة (5)

إلغاء أو تقييد العمل بترخيص التشغيل

- (1) يحق لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص تشغيل أو تقييد قيام مؤسسة نقل جوي عينها الطرف المتعاقد الآخر بممارسة الحقوق المحددة في المادة (3) البند (2) من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة تلك الحقوق :
- أ. في أي حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف بأن جزءاً هاماً من ملكية تلك المؤسسة وإدارتها الفعلية يخضع لظرف المتعاقد الذي عينها أو لمواطني ذلك الطرف المتعاقد : أو
- ب. في حالة فشل المؤسسة المعنية في الالتزام بالقوانين أو إنظمة المعمول بها عادة وبطريقة معقولة لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق : أو
- ج. في حالة فشل المؤسسة المعنية في الالتزام بالتشغيل وفقاً للشروط الواردة في هذا الاتفاق .
- (2) مالم يكن من الضروري وبشكل فوري وقف أو إلغاء ترخيص التشغيل أو فرض الشروط الواردة في البند (1) من هذه المادة وذلك للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين أو الأنظمة ، فلا تتم ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (6)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- (1) يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة بين اقليمي الطرفين .
- (2) على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ في اعتبارها أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها مصالح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقوم بتشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى على نفس الطرق الجوية أو جزء منها .
- (3) يجب أن تتناسب الخدمات المتفق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين مع السعة المناسبة لاحتياجات النقل بمعاملي تحميلي معقول على الطرق الجوية المحددة وأن يكون هدفها الرئيسي توفير احتياجات السعة الحالية و المستقبلية المتوقعة لنقل الركاب والبضائع بما فيها البريد من وإلى النقاط الموجودة على الطرق المحددة في اقليمي الطرفين المتعاقدين الذين قاما بتعيين مؤسسات النقل الجوي. أما الشروط المتعلقة بنقل الركاب والبضائع بما فيها البريد التي يتم أخذها من أو إنزالها في نقاط موجودة على الطرق الجوية المحددة وواقعة في أقاليم تابعة لدول غير الدولة التي عينت مؤسسة النقل الجوي، فيجب أن تتم وفقاً للمبادئ العامة التي تملئ أن السعة سوف تتناسب مع:

أ. متطلبات الحركة الجوية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسية النقل الجوي .

ب. متطلبات الحركة الجوية للمناطق التي تمر من خلالها الخدمات المتفق عليها مع الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الجوي الأخرى التي تقوم بسنها مؤسسات النقل الجوي الوطنية التي تغطي هذه المناطق : و

ج. متطلبات التشغيل المنتظمة على الطرق العابرة .

المادة (7)

التعريفات

- (1) (أ) يقصد بالمصطلح "تعريفة" كل من الآتي :
- (1) الأسعار الواجب دفعها مقابل نقل الركاب و الأمتعة أو البضائع (باستثناء انبريد) .
- (2) البضائع أو الخدمات الإضافية أو الفوائد الأخرى التي تقدم أو تتاح فيما يتصل بمثل هذا النقل أو ذات الصلة به أو الناشئة عنه و
- (3) الأسعار التي تدفع مقابل هذه البضائع أو الخدمات أو الفوائد الإضافية :
- وتشمل الشروط التي تحكم تطبيق أي من مثل هذه الأسعار وتقديم أو إتاحة أي من مثل هذه البضائع أو الخدمات أو الفوائد .
- (4) نسبة العمولة التي تدفعها مؤسسة النقل الجوي للوكيل مقابل التذاكر المباعرة أو بيانات النقل الجوي المنفذة من قبل ذلك الوكيل لعمليات النقل على الخدمات الجوية المنتظمة .
- (ب) عندما تختلف فئات الأسعار حسب الموسم ، أيام الأسبوع أو ساعة الرحلة ، وجهة السفر أو وفقا لعامل آخر ، فإن كل فئة من فئات الأسعار ستعامل على أنها تعريفية منفصلة إذا تم أم لم يتم تقديمها بصورة منفصلة مع الشروط المتعلقة الى السلطات المختصة .
- (2) تحدد التعريفات المزمع تحصيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين عن النقل بين اقليميهما في مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف تشغيل الخدمات المتفق عليها و مصالح المستخدمين و اربح المعتبر و اعتبارات البيروق .

(3) لا تطلب سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من مؤسسات النقل الجوي التابعة لها مشاوره مؤسسات نقل جوي أخرى قبل التقديم للمصادقة على التعريفات الخاصة بالخدمات التي تغطيها الأحكام الآتية :

(4) تطبق سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين الأحكام التالية للحصول على المصادقة على التعريفات المزمع تحصيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي لأي من الطرفين المتعاقدين مقابل النقل بين نقطة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين ونقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر :

(أ) أي تعريفه مقترحة مقابل النقل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين يجب أن تعرض بواسطة أو نيابة عن مؤسسة النقل الجوي المعينة على سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين خلال 30 يوماً (أو في مدة أقل حسب ما تتفق عليه سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين) قبل التاريخ الذي من المقترح أن التعريفه تصبح فيه سارية المفعول .

(ب) يجوز لسلطات الطيران أن تصانق على التعريفه المعروضة على هذا النحو في أي وقت، إلا أنه، مع مراعاة أحكام البندين التاليين ، تعتبر هذه التعريفه مصادقة بعد مرور 21 يوماً من تاريخ استلامها ما لم تكن سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين قد أخطرت كلا منهما كتابةً خلال 20 يوماً من استلامهما للتعريفه المعروضة بعدم الموافقة على التعريفه المقترحة .

(ج) ليس في البند (ب) أعلاه ما يمنع سلطة الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين وبصورة منفردة من رفض أي تعريفه تقدمت بها إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة والتابعة له . ومع ذلك ، سوف يتخذ مثل هذا القرار فقط إذا تبين لسلطة الطيران أن التعريفه المقترحة عالية القيمة أو أن تطبيقها قد يشكل منافسة غير شريفة قد تؤدي إلى أضرار جسيمة على مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى .

(د) إذا اعتبرت سلطة الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين التعريفية المقترحة التي عرضتها عليها إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عالية القيمة أو أن تطبيقها يشكل منافسة غير شريفة قد تؤدي إلى أضرار جسيمة على مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى ، فإن سلطة الطيران للطرف الأول وخلال 20 يوماً من استلام التعريفية المقترحة يمكنها طلب التشاور مع سلطة الطيران للطرف المتعاقد الآخر على أن ينتهي التشاور خلال 21 يوماً من تاريخ طلب التشاور وتصبح التعريفية سارية المفعول عند انقضاء هذه المدة إلا إذا اتفقت سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك.

(هـ) على الرغم من البنود (أ) إلى (د) أعلاه فإن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين . لا يطلب منها التقديم للمصادقة على التعريفات مقابل نقل البضائع بين نقاط في إقليميهما ، وتصبح مثل هذه التعريفات سارية المفعول عندما تقرر مؤسسة النقل الجوي المعينة ذلك.

(و) في حالة ابتداء سريان مفعول تعريفية وفقاً للأحكام السوارة أعلاه واعتبار هذه التعريفية من قبل سلطة الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين بأنها تسبب أضراراً جسيمة لمؤسسة أو مؤسسات نقل جوي عاملة في طريق أو طرق محددة ، يحق لسلطة الطيران طلب التشاور مع سلطة الطيران للطرف المتعاقد الآخر على أن ينتهي التشاور خلال 21 يوماً من تاريخ تقديم طلب التشاور ما لم تتفق سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك .

(5) (أ) تعرض التعريفات التي ستحصل بواسطة مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مقابل النقل بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإقليم دولة ثالثة على سلطة الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر للمصادقة عليها ،

ويتم منح المصادقة على كل تعريف معروضة إذا كانت متفقة من ناحية النسبة والشروط وتاريخ انتهاء سريانها مع التعريف المصادق عليها حالياً من قبل سلطات الطيران وامتطبة من قبل إحدى مؤسسات النقل الجوي ناظراف المتعاقد الآخر مقابل النقل بين اقليمه وأقليم تلك الدولة الثالثة شريطة أن يكون من حق سلطة الطيران سحب المصادقة على التعريف في حالة التوقف عن العمل بالتعريف انجاري تطبيقها لأي سبب من الأسباب ، أو تعديل شروط المصادقة بما يتماشى مع أي تعديلات مصادق عليها أدخلت على التعريف الجاري تطبيقها :

(ب) على الرغم من انبند (أ) أعلاه ، فإن سلطات انطيران لدى الطرفين المتعاقدين لا يطلب منها المصادقة على التعريفات التي ستحصل بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مقابل نقل البضائع بين أقليم الطرف المتعاقد الآخر وأقليم الدولة الثالثة .

المادة (8)

الرسوم الجمركية

(1) تعفى الطائرات المخصصة لتشغيل خدمات جوية دولية والتابعة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين من جميع الرسوم الجمركية وضرائب الإنتاج الوطنية والرسوم المحلية المماثلة ، كما تعفى أيضا :

(أ) المواد التالية عند إدخالها بواسطة مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر :

- 1) معدات الإصلاح و الصيانة والخدمة والقطع المكونة لها .
- 2) معدات مذاولة المسافرين والقطع المكونة لها .
- 3) معدات تحميل البضائع والقطع المكونة لها .
- 4) معدات الأمن بما فيها القطع المكونة لعمليات الدمج مع المعدات الأنسية .
- 5) المواد التعليمية والمعدات التدريبية .
- 6) معدات الحاسب الآلي والأجزاء المكونة لها .
- 7) مستندات مؤسسة النقل الجوي والمشغل و .

(ب) المواد التالية التي تدخلها مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو التي يتم تزويدها لمؤسسة نقل جوي لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر :

(1) مؤن الطائرات (التي تشمل ولا تنحصر في مواد مثل الأطعمة والمشروبات والتبغ) وذلك في حال إدخالها أو أخذها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

(2) الوقود و زيوت التشحيم والإمدادات الثغنية المستهلكة .

(3) قطع الغيار والتي تشمل المحركات .

شريطة استخدامها فقط على متن الطائرة أو في حدود المطارات الدولية فيما يتصل بإنشاء أو صيانة خدمة جوية دولية بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية .

(2) لايشمل الأعماء من دفع الرسوم الجمركية و ضرائب الإنتاج الوطنية والرسوم المحلية المشابهة الرسوم التي تحصل مقابل تكلفة الخدمات التي تقدم لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

(3) قد يدللب أن تكون المعدات والإمدادات المشار إليها في البند (1) من هذه المادة تحت إشراف أو مراقبة السلطات المختصة .

(4) تمنح الإعفاءات الواردة في هذه المادة في الحالات التي تقوم فيها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بالدخول في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى بغرض إعاره أو تحويل المواد الواردة في البند (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن تكون مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى حاصلة على مثل هذه الإعفاءات من ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (9)

أمن الطيران

(1) بما أن تأكيد أمن الطائرات المدنية وركابها وملاحيتها يعتبر من الشروط الأساسية التي تسبق عملية تشغيل خدمات جوية دولية، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزام كل منهما للآخر بأمن حماية أمن الطيران المدني ضد الأفعال غير المشروعة يعد جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق (وعلى وجه الخصوص التزاماتهما بموجب معاهدة شيكاغو ومعاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات المراقبة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م، معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعية في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م، ومعاهدة قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني المراقبة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م).

(2) يتعهد الطرفان المتعاقدان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وملاحيتها والمطارات والأجهزة الملاحية وأي تهديدات أخرى ضد سلامة الطيران المدني.

(3) يتعهد الطرفان المتعاقدان وخلال علاقتهما الثنائية بالعمل وفقاً لمعايير الأمن الجوي وكذلك التوصيات الصادرة من المنظمة الدولية للطيران المدني

والمضمنة كملحق لمعاهدة شيكاغو طالما كانت تلك التوصيات مطبقة لديهما، بحيث تطبق هذه الأحكام على مشغلي الطائرات المسجلة لديهما ومشغلي الطائرات التي تتخذ من إقليميهما مقراً دائماً لساولة نشاطهم ومشغلي المطارات الواقعة في إقليميهما وأن ينتزم الجميع بهذه الأحكام المتعلقة بأمن الطيران . في هذا البند تشمل الإشارة إلى معايير أمن الطيران أي إشعار اختلاف يرد من قبل الطرف المتعاقد المعني ، يقوم كل طرف من الطرفين المتعاقدين بإخطار الطرف المتعاقد الآخر عندما يكمل المعلومات إذا رغب في إشعاره بأي اختلاف .

(4) يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ الإجراءات الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرات وتفتيش المسافرين وأمتعتهم المحمولة باليد وأطقم الطائرات وانبضائع (بما في ذلك الأمتعة المنقولة في عنبر الطائرة) ومؤون الطائرات قبل وأثناء عملية الصعود والتحميل والتأكد من أن هذه الإجراءات يتم تطبيقها بما يتناسب مع ازدياد المخاطر على السلامة الجوية ، كما يوافق كل طرف متعاقد على أنه قد يطلب من مؤسسات النقل الجوي التابعة له الالتزام بأحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (3) أعلاه والمطلوبة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو الخروج من أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر ، وعلى كل طرف متعاقد أن يسأخذ بمحمل الجدل كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ احتياطات أمنية معقولة خاصة لمواجهة أي تهديد مرتقب .

5) عند وقوع حادث أو تهديد بالإسقاط غير المشروع على طائرات مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات أو ركابها أو ملاحيتها أو المطارات أو المرافق الملاحية يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف الآخر وذلك من خلال تسهيل جميع الاتصالات أو أي إجراءات أخرى ملائمة تستهدف إنهاء هذا الحادث، أو التهديد فوراً وبسلام.

المادة (10)

المعلومات الإحصائية

على سلطة الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين تزويد سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالإحصاءات الدورية أو أي مستندات إحصائية أخرى والتي قد تطلب بغرض فحص السعة على الخدمات المتفق عليها التي تشغلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد المشار إليه أولاً في هذا البند : على أن تتضمن مثل هذه المستندات كافة البيانات المطلوبة لتحديد مقدار حركة النقل التي تقوم بها هذه المؤسسات على الخدمات المتفق عليها ومصادرهما ومقاصدها النهائية .

المادة (11)

تحويل العائدات

يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة التحويل الخرف لفائض الإيرادات المتحصل عليها في إقليم الطرف المتعاقد الأخر بعد الوفاء بالالتزامات المالية للبلد المعني ، ويتم مثل هذا التحويل دون أي قيود وعلى أساس معدل سعر الصرف الرسمي المطبق على المعاملات التجارية والذي يكون ساري المفعول وقت تقديم مثل هذه الإيرادات للتحويل ، وأن يخلو التحويل من أي رسوم بخلاف الرسوم العادية التي تضعها البنوك مقابل إجراء مثل هذه التحويلات .

المادة (12)

تمثيل مؤسسات النقل الجوي ومبيعاتها

(1) يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر ذات الصلة بالدخول والإقامة والاستخدام إدخال واستبقاء المدراء والفنيين والمشغلين والمختصين من العاملين المطلوبين لتنفيذ والإشراف على الخدمات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

(2) يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين القيام ببيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء مباشرة أو عبر وكلاء تعيينهم مؤسسة النقل الجوي ، كما يجوز لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين القيام ببيع خدماتها وأن أي شخص يكون عمراً في شراء هذه الخدمات بالعملة المحلية أو باي عملات قابلة للتحويل بحرية .

المادة (13)

عدم التفرقة في رسوم الاستخدام

- (1) لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين فرض رسوم أو السماح بفسررض رسوم على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل انطرف المتعاقد الآخر مقابل أستخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى أعلى من تلك المفروضة على المؤسسة أو المؤسسات الوطنية التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة .
- (2) يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتشجيع التشاور حول رسوم استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى بين السلطات المختصة لتحصيل هذه الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستفيدة من الخدمات والتسهيلات التي تقدمها هذه السلطات ، ويتم التشاور كلما كان ذلك عمليا عبر المنظمات التي تنوب عن هذه المؤسسات للنقل الجوي . كما يتم تقديم الإشعار المناسب لأي تعديل مقترح في رسوم الاستخدام للمستخدمين حتى يتمكنوا من طرح آرائهم قبل إجراء التعديلات . كما يجب على كل من الطرفين المتعاقدين زيادة تشجيع سلطات تحصيل رسوم الاستخدام التابعة له ومستخدمي المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى على تبادل المعلومات المناسبة ذات الصلة برسوم الاستخدام .

المادة (14)

المشاورات

يحق لكل من الطرفين طلب التشاور في أي وقت مع الطرف الآخر حول تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذا الاتفاق أو الالتزام بأحكامه على أن تبدأ مثل هذه المشاورات والتي قد تكون بين سلطات الطيران خلال ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الطرف الآخر لطلب مكتوب بإجراء مثل هذه المشاورات ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك .

المادة (15)

تسوية المنازعات

(1) إذا نشأ أي خلاف، أو نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة فضه أولاً عن طريق التفاوض .

(2) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة متفق عليهما أو عند طلب أي من الطرفين المتعاقدين يعرض الخلاف على هيئة تحكيم مكونة من ثلاث محكمين تشكل على النحو التالي :

(أ) خلال ثلاثين (30) يوماً من استلام طلب التحكيم ، يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً ، يتفق هذان المحكمان على تعيين محكم ثالث من دولة محايدة تجاه الخلاف الناشئ. ويقوم برئاسة هيئة التحكيم وذلك خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني :

(ب) إذا تعذر التعيين خلال أي من الفترتين المحددتين أعلاه جاز لأي طرف متعاقد الطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني القيام بالتعيين اللازم خلال ثلاثين (30) يوماً ، وإذا تعذر على الرئيس القيام بذلك لكونه من مواطني إحدى الدول التي لا يمكن اعتبارها محايدة في الخلاف الناشئ، جاز للنائب الأول للرئيس الذي تنطبق عليه شروط الأهلية للقيام بهذا العمل أن يقوم بالتعيين اللازم .

(3) مع مراعاة ما تنص عليه هذه المادة أو ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان بطريقة أخرى ، تقوم هيئة التحكيم بوضع حدود سلطاتها القضائية والإجراءات الخاصة بها ، وبناء على توجيهات هذه الهيئة أو عند طلب أي طرف متعاقد يتم عقد مداولة لمناقشة النزاع المنوي حله والإجراءات الواجب اتباعها في فترة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوما بعد تشكيل الهيئة بالكامل .

(4) باستثناء ما تم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين أو ما تم تحديده بواسطة هيئة التحكيم يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تسليم مذكرة حول النزاع خلال خمسة وأربعين (45) يوما بعد تشكيل الهيئة بالكامل وبإمكان كل من الطرفين المتعاقدين تسليم الرد خلال ستين (60) يوما من تاريخ استلام مذكرة الطرف الآخر .
وتقوم هيئة التحكيم بعقد جلسات سماع للنظر في الخلاف بناء على طلب أي طرف من الطرفين المتعاقدين أو إستنادا على صلاحيتها ، خلال ثلاثين (30) يوما بعد التاريخ المحدد لاستلام الردود .

(5) تسعى هيئة التحكيم لإعطاء حكم مكتوب خلال ثلاثين (30) يوما بعد الفراغ من جلسات السماع أو ، إذا لم تعقد جلسات السماع ، بعد ثلاثين (30) يوما من استلام ردود طرفي النزاع . ويتم تقرير الحكم بأغلبية الأصوات .

(6) يجوز لأي طرف متعاقد طلب إيضاحات حول الحكم الصادر خلال خمسة عشر (15) يوما من تاريخ استلامه له ، ويتم إصدار هذه الإيضاحات خلال خمسة عشر (15) يوما من تاريخ تقديم الطلب .

(7) يكون حكم هيئة التحكيم منزما لكلا الطرفين المتعاقدين .

(8) يتجلى كل طرف متعاقد مصاريف تعيين محكمه ، أما المصاريف الأخرى الخاصة بهيئة التحكيم فيتم تقسيمها مناصفة بين الطرفين المتعاقدين وتشمل أي مصاريف ناتجة عن قيام رئيس المنظمة الدولية للعليران المدني أو نائبه بتطبيق الإجراءات المشار إليها في الفقرة (ب) البند (2) من هذه المادة .

المادة (16)

التعديلات

إذا تم الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين على إدخال أي تعديلات على هذا الاتفاق فإن هذه التعديلات تصبح سارية المفعول عندما يتم التأكيد عليها بتبادل المذكرات .

المادة (17)

انتهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين وفي أي وقت إخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابة بقراره بإنهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق في منتصف ليلة اليوم السابق (في مكان استلام الإخطار) لمرور عام على استلام الإخطار. ما لم يتم بالانسحاق سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلام الإخطار فيعتبر أنه قد تحلمه بعد مرور أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدني بهذا الإخطار.

المادة (18)

سريان الاتفاق

- (1) يعتبر هذا الاتفاق ساري المفعول من تاريخ التوقيع عليه .
- (2) تعتبر اتفاقية النقل الجوي بين حكومة دولة قطر وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلنده الشمالية بغرض تشغيل خدمات جوية بين أقليميهما وما ورائهما الموقعة في 1972/6/20؛ منتوية من تاريخ سريان مفعول هذا الاتفاق .

وإثباتا لما تقدم قام الموقعان أدناه بالتوقيع على هذا الاتفاق وذلك بموجب السلطة الممنوحة لهما من حكومتيهما .

حرر في مدينة [لندن] بتاريخ [٢٤ / ٦ / ١٩٧٢] بكل من اللغة الانجليزية و اللغة العربية وتحمل نصوص الاتفاق باللغتين نفس الحجية .

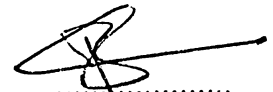
عن حكومة دولة قطر



عن حكومة المملكة المتحدة

لبريطانيا العظمى وإيرلنده

الشمالية :



ملحق جدول الطرق

القسم الأول

الطرق التي ستسير عليها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المملكة المتحدة .

نقاط في المملكة المتحدة - نقاط وسطية في أوروبا والشرق الأوسط - نقاط في الخليج (البحرين و سلطنة عمان والأمارات العربية المتحدة) - نقاط في قطر - نقاط فيما وراء .

ملاحظات :

- ١ - يمكن حذف النقاط الوسيطة (بما في ذلك نقاط في الخليج) ونقاط فيما وراء على أية رحلة شرط أن تبدأ الرحلة في المملكة المتحدة أو تنتهي فيها .
- ٢ - غير مسموح أخذ الركاب أو الشحن في نقاط وسطية (بما في ذلك نقاط في الخليج) ثم إنزال الركاب أو الشحن في نقاط داخل حدود دولة قطر والعكس بالعكس إلا عندما يجري من وقت الى آخر الإتفاق على ذلك بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين
- ٣ - يمكن تسيير الرحلات في أي اتجاه .
- ٤ - يمكن تسيير الرحلات الى نقاط في الخليج (البحرين وسلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة) في أي ترتيب وقيل نقاط في قطر أو بعدها .
- ٥ - يمكن دمج نقاط في قطر (بدون حقوق نقل جوي) .

القسم الثاني :

الطرق التي ستسير عليها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر:

نقاط في قطر - نقاط في الخليج (البحرين والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان)
نقاط وسطية في الشرق الأوسط وأوروبا - نقاط في المملكة المتحدة - نقاط فيما وراء في
أوروبا .

ملاحظات :

- ١ - يمكن حذف النقاط الوسطية (بما في ذلك نقاط في الخليج) ونقاط فيما وراء على أية رحلة شرط أن تبدأ الرحلة في قطر أو تعرج عليها أو تنتهي فيها .
- ٢ - غير مسموح أخذ الركاب أو الشحن في نقاط وسطية (بما في ذلك نقاط في الخليج) ثم إنزال الركاب أو الشحن إلى نقاط داخل حدود المملكة المتحدة أو أخذ الركاب أو الشحن من نقاط داخل حدود المملكة المتحدة للإنزال في نقاط فيما وراء والعكس بالعكس في الحالتين إلا عندما يجري من وقت إلى آخر الإتفاق على ذلك بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين .
- ٣ - يمكن تسيير الرحلات في أي اتجاه .
- ٤ - يمكن تسيير الرحلات إلى نقاط في الخليج (البحرين والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان) في أي ترتيب وقبل نقاط في قطر أو بعدها .
- ٥ - يمكن ضم الأماكن في المملكة المتحدة (بدون حقوق نقل جوي) .

ISBN 0-10-142892-8



9 780101 428927

Printed in the UK by The Stationery Office Limited on behalf of
the Controller of Her Majesty's Stationery Office
378828 3/99 19585

**The
Stationery
Office**

Published by The Stationery Office Limited
and available from:

The Publications Centre

(Mail, telephone and fax orders only)
PO Box 276, London SW8 5DT
General enquiries 0171 873 0011
Order through the Parliamentary Hotline *Lo-call* 0345 02 34 74
Fax orders 0171 873 8200

The Stationery Office Bookshops

123 Kingsway, London WC2B 6PQ
0171 242 6393 Fax 0171 242 6394
68-69 Bull Street, Birmingham B4 6AD
0121 236 9696 Fax 0121 236 9699
33 Wine Street, Bristol BS1 2BQ
0117 9264306 Fax 0117 9294515
9-21 Princess Street, Manchester M60 8AS
0161 834 7201 Fax 0161 833 0634
16 Arthur Street, Belfast BT1 4GD
01232 238451 Fax 01232 235401
The Stationery Office Oriel Bookshop,
The Friary, Cardiff CF1 4AA
01222 395548 Fax 01222 384347
71 Lothian Road, Edinburgh EH3 9AZ
0131 228 4181 Fax 0131 622 7017

Accredited Agents
(see Yellow Pages)

and through good booksellers

ISBN 0 10 142892 8