

TRANSPORTATION

Aviation Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and QATAR**

With Annexes

Signed at Washington October 3, 2001

Entered in force August 27, 2020

And

Protocol of Amendment

Signed at Washington July 10, 2020

Entered into force August 27, 2020



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
QATAR

The Government of the United States of America and the Government of Qatar (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Qatar, the Minister of Transport and Communication, and any person or body authorized to perform functions exercised by the said Minister;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

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

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

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

Article 7**Aviation Security**

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.
2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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.
4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each 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 promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party; and

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import

restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (i) imposed by the national authorities, and (ii) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

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

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

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

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

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

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

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

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

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

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by

charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

1. This Agreement and its Annexes shall be provisionally applied upon signature and shall enter into force following accession by the Government of Qatar to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971 ("the Protocol"); and an exchange of notes indicating that Qatar has completed its accession to the Protocol and that each Party has completed all necessary internal procedures for entry into force of the Agreement.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the State of Qatar on the Security of Civil Aviation, signed at Doha June 27, 1994.

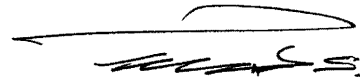
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington this 3rd day of October, 2001, in two originals, in the English and Arabic languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

Alan Larson

FOR THE GOVERNMENT OF
QATAR:



ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

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

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Qatar and beyond.
2. For all-cargo service or services, between Qatar and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Qatar:

1. From points behind Qatar via Qatar and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to

under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition Among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

اتفاقية بشأن النقل الجوي
بين
حكومة
الولايات المتحدة الأمريكية
وحكومة
دولة قطر

إن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وحكومة دولة قطر (ويشار لهما فيما بعد بعبارة "الطرفين المتعاقدين")،

ورغبة منهما في تعزيز نظام الطيران الدولي القائم على المنافسة في السوق بين مؤسسات النقل الجوي وعلى الحد الأدنى من التدخل الحكومي والقواعد الحكومية،

ورغبة منهما في تسهيل التوسع في فرص النقل الجوي الدولي،

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم خدماتها لجمهور المسافرين والشاحنين وإتاحة الفرصة لهم للاختيار من بين مجموعة متنوعة من الخدمات تُعرض عليهم بأقل الأسعار التي لا تميز بين فئة وأخرى ولا تشكل سوء استخدام للمركز المهيمن لأي منها، ورغبة منهما كذلك في تشجيع مؤسسات النقل الجوي منفردة على تطوير وتطبيق السبل المبتكرة لتحديد الأسعار التنافسية،

ورغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو تهديد ضد أمن الطائرات، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر ويؤثر سلباً على عمليات النقل الجوي ويضعف من ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني،

ولكونهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع (7) من شهر ديسمبر (كانون أول) عام 1944 ،

قد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1 تعريف المصطلحات

لأغراض هذه الاتفاقية تُفسر المصطلحات التالية وفقاً للتعريف الوارد لها أدناه ما لم يرد نص يفيد خلاف ذلك:

- 1 - تعني عبارة "سلطات الطيران" بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية وزارة النقل (Department of Transportation) أو من يحل محلها، وبالنسبة لدولة قطر تعني العبارة وزير المواصلات والنقل أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بالمهام التي يقوم بها الوزير المذكور.
- 2 - تعني كلمة "الاتفاقية" هذه الاتفاقية وملاحقها وأية تعديلات تتم عليها.
- 3 - تعني عبارة "النقل الجوي" النقل الجوي للركاب وأمتعتهم واللبضائع والبريد بوسائل النقل الجوي العام لقاء رسوم مالية أو أجر، سواء تم هذا النقل بصورة منفصلة أو مجتمعة.
- 4 - تعني كلمة "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع (7) من شهر ديسمبر (كانون أول) عام 1944، وتشمل:
 - (أ) أي تعديل دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتم التصديق عليه من قبل الطرفين، و
 - (ب) أي ملحق للمعاهدة أو أي تعديل لها تم تبنيه بموجب المادة 90 من المعاهدة، وفقاً للحد الذي يكون فيه هذا الملحق أو التعديل ساري المفعول بالنسبة للطرفين في أي وقت محدد من الأوقات.
- 5 - تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة" مؤسسة النقل الجوي المعينة والمخولة وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية.
- 6 - تعني عبارة "التكلفة الكاملة" تكلفة تقديم الخدمة مع إضافة رسم إضافي معقول مقابل التكاليف الإدارية الثابتة المتصلة بتقديم الخدمة.
- 7 - تعني عبارة "النقل الجوي الدولي" النقل الجوي الذي يمر عبر المجال الجوي الممتد أعلى إقليم أكثر من دولة واحدة.
- 8 - تعني كلمة "السعر" أي أجر أو ثمن أو رسم تطلبه مؤسسات النقل الجوي ووكلائها لقاء نقل الركاب (وأمتعتهم) واللبضائع أو أي منهما (باستثناء البريد) بالوسائل الجوية، كما تعني كلمة "السعر" الشروط التي تحكم مدى توفر هذا الأجر أو الثمن أو الرسم.
- 9 - تعني عبارة "التوقف لأغراض غير أغراض حركة النقل" هبوط الطائرة لأي غرض آخر غير غرض إتاحة الفرصة للركاب بالصعود على متن الطائرة أو مغادرتها وتحميل أمتعة الركاب واللبضائع والبريد على متن الطائرة أو تفريغها منها.
- 10 - تعني عبارة "الإقليم" الأراضي التي تخضع لسيادة أو ولاية أو حماية أو رعاية أحد الطرفين والمياه الإقليمية المتاخمة لها.

11 - تعني عبارة "رسوم الاستخدام" الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لقاء تجهيز المطار أو تقديم خدمات الملاحة الجوية أو توفير المنشآت أو الخدمات الخاصة بتأمين الطيران، بما في ذلك الخدمات والمنشآت ذات العلاقة.

المادة 2 منح الحقوق

- 1 - يمنح كل من الطرفين للطرف الآخر الحقوق التالية بغية تمكين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر من ممارسة مهام النقل الجوي الدولي:
- (أ) حق الطيران عبر إقليمه بدون الهبوط على أراضيه،
- (ب) حق التوقف في إقليمه لأغراض غير أغراض حركة النقل.
- (ج) الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية.
- 2 - لا تتضمن هذه المادة أي نص يفسر على أنه يجيز لأي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين أو لأي عدد منها قبول الركاب وأمتعتهم أو البضائع أو البريد على متن طائراتها لغرض نقل أي منها من موقع ما في إقليم الطرف الآخر إلى موقع آخر في ذلك الإقليم لقاء أجر.

المادة 3 التعيين والتحويل

- 1 - يحق لكل من الطرفين تعيين أي عدد من مؤسسات النقل الجوي يريد تعيينه للقيام بالنقل الجوي طبقاً لهذه الاتفاقية، كما يحق لكل من الطرفين سحب هذا التعيين أو تبديله. ويقوم كل من الطرفين بتقديم بيان مكتوب يُسلم للطرف الآخر بواسطة القنوات الدبلوماسية ويخطر فيه بمؤسسات النقل الجوي التي يعينها، ويحدد فيه كذلك إذا كانت مؤسسة النقل الجوي مصرح لها القيام بمهام النقل الجوي المحددة في الملحق رقم 1 أو الملحق رقم 2 أو كلاهما.
- 2 - عندما يتسلم أحد الطرفين تعيين الطرف الآخر لمؤسسات النقل الجوي التابعة له والطلبات التي تقدمها تلك المؤسسات وفقاً للصيغة والطريقة الموصوفة والمحددة من أجل الحصول على تصاريح التشغيل والإجازات الفنية، يكون على هذا الطرف منح التصاريح والإجازات المناسبة مع مراعاة أدنى حد من الإجراءات المؤدية للتأخير، وذلك شريطة:
- (أ) أن يكون الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي أو مواطنيه أو كلاهما يملكان جزءاً أساسياً من المؤسسة المعينة ويمارسان السيطرة الفعلية عليها.
- (ب) أن تكون المؤسسة المعينة مؤهلة لتلبية الشروط المفروضة بموجب القوانين والأنظمة التي يطبقها عادة الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات المرفوعة له من أجل القيام بعمليات النقل الجوي الدولي.

(ج) أن يكون الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي محافظا على المعايير الواردة في المادة رقم 6 (السلامة) والمادة رقم 7 (أمن الطيران) ومطبقا لها.

المادة 4

إلغاء التصاريح

- 1 - يجوز لأي من الطرفين إلغاء تصاريح التشغيل الخاصة بإحدى مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر، كما يجوز لأي منهما تعليق تلك التصاريح أو فرض القيود عليها أو على التراخيص الفنية الممنوحة لتلك المؤسسات في حالة:
 - (أ) أن الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لتلك المؤسسة لا تعود للطرف الآخر أو لمواطنيه أو لكليهما، أو
 - (ب) فشل المؤسسة في تطبيق القوانين والأنظمة المشار لها في المادة رقم 5 (تطبيق القوانين) من هذه الاتفاقية، أو
 - (ج) عدم محافظة الطرف الآخر على المعايير المذكورة في المادة رقم 6 (السلامة) وعدم إدارته لها على النحو المذكور في تلك المادة.
- 2 - لا تُمارس الحقوق المقررة في هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف الآخر، ما لم تنشأ الضرورة الداعية لاتخاذ إجراء فوري للحيلولة دون المزيد من عدم تطبيق الفقرتين (1 - ب) و (1 - ج) من هذه المادة.
- 3 - لا تحد هذه المادة من حقوق أي من الطرفين في الامتناع عن منح تصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو إلغاء مثل هذه التصاريح أو التراخيص أو فرض القيود أو الشروط عليها وفقا للأحكام الواردة في المادة رقم 7 (أمن الطيران).

المادة 5

تطبيق القوانين

- 1 - تمثل مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين للقوانين والأنظمة السارية لدى الطرف الآخر والمتعلقة بتشغيل الطائرات وقيادتها عند دخولها أو مغادرتها إقليم الطرف الآخر أو أثناء وجودها فيه.
- 2 - تمثل مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين عند دخول طائراتها إقليم الطرف الآخر وأثناء تواجدها فيه وعند خروجها منه إلى القوانين والأنظمة السارية لدى الطرف الآخر والمتعلقة بدخول ومغادرة الطائرات والركاب وأطقم الطائرات والبضائع المنقولة على متنها. كما تمثل مؤسسات النقل هذه إلى القوانين والأنظمة السارية المذكورة (التي تشمل الأنظمة المتعلقة بدخول الإقليم والتخليص من الجمارك وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي،

وفي حالة البريد، الأحكام السارية على حركة البريد)، بالنيابة عن نفسها وعن ركابها وطاقمها أو البضائع المنقولة على متن طائراتها.

المادة 6 السلامة

- 1 - من أجل أغراض عمليات النقل الجوي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، يعترف كل من الطرفين بصلاحية شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف الآخر التي لا تزال سارية المفعول، شريطة أن تكون متطلبات هذه الشهادات أو التراخيص متساوية على الأقل مع الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة. ولكن يجوز لأي من الطرفين رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة أو المعتمدة لمواطنيه من قبل الطرف الآخر من أجل الطيران في المجال الجوي أعلى إقليمه هو.
- 2 - يجوز لأي من الطرفين أن يطلب التشاور مع الطرف الآخر حول مستويات السلامة المطبقة من قبل الطرف الآخر والمتعلقة بمنشآت الطيران وأطقم الطائرات والطائرات وإدارة عمليات مؤسسات النقل الجوي المعنية. إذا وجد أحد الطرفين، عقب التشاور مع الطرف الآخر، أن معايير ومتطلبات السلامة في المجالات المذكورة أعلاه لا تطبق ولا تراعى بكفاءة من قبل هذا الطرف الآخر على نحو يتساوى على الأقل مع الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يكون على الطرف الأول إخطار الطرف الآخر بهذه المعطيات وتعريفه بالخطوات التي يعتبرها هذا الطرف ضرورية من أجل التطابق مع الحد الأدنى لتلك المعايير، ويكون على الطرف الآخر عندئذ اتخاذ الإجراء المناسب لتصحيح الوضع. كما يحتفظ كل من الطرفين بحقه في الامتناع عن الاعتراف بتصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية الصادرة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر، ويحتفظ كل منهما كذلك بحقه في إلغاء تلك التصاريح أو التراخيص أو فرض القيود عليها إذا امتنع هذا الطرف الآخر عن اتخاذ الإجراء المناسب لتصحيح الوضع خلال فترة زمنية معقولة.

المادة 7 أمن الطيران

- 1 - يؤكد الطرفان مرة أخرى، طبقاً للحقوق والالتزامات المترتبة عليهما بمقتضى القانون الدولي، أن التزام كل منهما تجاه الآخر من أجل حماية أمن الطيران المدني في مواجهة الأعمال غير المشروعة للتدخل في حركته بشكل جزءاً متمماً لهذه الاتفاقية. ويتعهدان بالعمل على وجه التحديد وبدون الحد من الصفة العمومية لحقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي وفقاً لنصوص وأحكام "المعاهدة الخاصة بالجرائم وبالأعمال الأخرى التي تقع على متن الطائرات" وهي المعاهدة التي تم التوقيع عليها في مدينة طوكيو يوم 14 من شهر سبتمبر (أيلول) عام 1963، ووفقاً لنصوص وأحكام "المعاهدة الخاصة بمنع عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" التي تم التوقيع عليها في لاهاي يوم 16 من شهر ديسمبر (كانون أول) عام 1970، ووفقاً لنصوص

وأحكام "المعاهدة الخاصة بمنع وقوع الأعمال غير الشرعية ضد سلامة الطيران المدني" التي تم التوقيع عليها في مدينة مونتريال يوم 23 من شهر سبتمبر (أيلول) عام 1971، ووفقاً لنصوص وأحكام "البروتوكول الخاص بمنع وقوع أعمال العنف غير المشروع في المطارات المتاحة لخدمة الطيران المدني الدولي"، وهو البروتوكول الذي تم التوقيع عليه في مدينة مونتريال يوم 24 فبراير (شباط) عام 1988.

2 - يقدم الطرفان لبعضهما البعض عند الطلب كافة المساعدات الضرورية لمنع وقوع أعمال الاستيلاء غير المشروع على طائرات الطيران المدني، ولمنع وقوع أي أعمال غير قانونية أخرى ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها، كما يقدم الطرفان لبعضهما البعض كافة المساعدات الضرورية عند الطلب لمنع وقوع مثل هذه الأعمال ضد المطارات وضد منشآت الملاحة الجوية، ويكون عليهما الوقوف أمام أي خطر آخر يهدد أمن الملاحة الجوية المدنية.

3 - يعمل الطرفان في إطار علاقتهما المتبادلة على نحو يتطابق مع معايير أمن الطيران والممارسات المناسبة التي وضعتها وعينتها وأوصت باتباعها منظمة الطيران المدني الدولي في ملاحق المعاهدة. كما يقتضي الطرفان من القائمين على تشغيل الطائرات المسجلة لدى كل منهما العمل على نحو يتطابق مع أحكام أمن الطيران ويراعيها، ويقتضي الطرفان هذا العمل نفسه من القائمين على تشغيل الطائرات الذين يتخذون من إقليم كل من الطرفين مقراً رئيسياً لمباشرة أعمالهم أو لإقامتهم، ومن المسؤولين عن إدارة المطارات في الإقليمين.

4 - يوافق كل من الطرفين على مراعاة الأحكام والقواعد الأمنية التي يقتضيها الطرف الآخر عند دخول إقليمه ومغادرته وأثناء التواجد فيه، كما يوافق كل منهما على اتخاذ الإجراءات الكافية والكفيلة لحماية الطائرات وتفتيش ركابها وأطقمها وأمتعتهم والحقائب التي يحملونها معهم قبل وأثناء صعودهم على متن الطائرات، وكذلك فحص البضائع والمؤن المنقولة على متن الطائرات قبل وأثناء تحميلها على متن الطائرة. كما ينظر كل من الطرفين على نحو إيجابي في أي طلب يرد له من الطرف الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة خطر معين.

5 - عند وقوع حادث يتم فيه الاستيلاء على طائرة ما على نحو غير مشروع أو عند وقوع أي عمل آخر غير مشروع ضد سلامة الركاب أو أطقم الطائرات أو الطائرات أو المطارات أو منشآت الملاحة الجوية، أو في حالة وجود تهديد بوقوع أي حادث من تلك الحوادث، يقدم كل من الطرفين المساعدة للطرف الآخر على نحو سريع وآمن بغية إنهاء مثل هذا الحادث أو وضع حد لخطر وقوعه عن طريق تسهيل سبل الاتصال واتخاذ الإجراءات المناسبة الأخرى.

6 - عندما يتبلور لدى أي من الطرفين اعتقاد قائم على أسس معقولة بأن الطرف الآخر لم يراعي أحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لدى هذا الطرف أن تطلب التشاور مع سلطات الطيران لدى الطرف الآخر على نحو عاجل وفوري. ويشكل عدم توصل الطرفين لاتفاق مقبول خلال فترة 15 يوم من تاريخ تقديم طلب التشاور أساساً لامتناع أحدهما عن إصدار تصاريح التشغيل والترخيص الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو إلغاؤها أو فرض القيود أو الشروط عليها. ويجوز لأي من الطرفين اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة الـ 15 يوم إذا اقتضى ذلك بروز وضع طارئ.

المادة 8 الفرص التجارية

- 1 - يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين إنشاء مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر من أجل ترويج خدمات النقل الجوي وبيعها.
- 2 - يحق لمؤسسات النقل الجوي التي عينها كل من الطرفين استدعاء الكوادر المطلوبة للعمل في إقليم الطرف الآخر على نحو مستمر ومتواصل من أجل تقديم وتوفير النقل الجوي، وهم العاملون في المهام الإدارية والمبيعات والمتخصصين في الشؤون الفنية والعمليات وغيرهم من الأخصائيين، وذلك طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف الآخر المتعلقة بدخولهم الإقليم وإقامتهم وتوظيفهم فيه.
- 3 - يحق لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بأعمال المناولة الأرضية بنفسها في إقليم الطرف الآخر (المناولة الأرضية الذاتية - "self-handling")، كما يحق لها، إذا رغبت في ذلك، أن تختار وكالة من بين الوكالات المتنافسة لتقديم خدمات المناولة الأرضية الكاملة أو جزءاً منها. ولا تخضع هذه الحقوق إلا للقيود المادية الناتجة عن الاعتبارات المتصلة بسلامة المطار. وإذا حالت تلك الاعتبارات دون قيام مؤسسة النقل الجوي بأعمال المناولة الأرضية الذاتية، يتم توفير الخدمات الأرضية لكافة مؤسسات النقل الجوي على نحو متساو، وتحدد الرسوم المدفوعة مقابل تلك الخدمات بناء على تكاليف ما يتم تقديمه منها، على أن تكون نوعية الخدمات وجودتها مشابهة لنوعية وجودة الخدمات التي تتلقاها تلك المؤسسات لو كانت المناولة الأرضية الذاتية ممكنة.
- 4 - يجوز لأي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين أن تتولى هي مباشرة أعمال بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر، كما يجوز لها أن تختار القيام بذلك عبر وكلاء لها، إلا إذا حالت دون ذلك نصوص أنظمة الرحلات العارضة في البلد الذي تنطلق منه الرحلة العارضة والتي تتعلق بحماية أموال الركاب وحقوقهم في إلغاء حجز مقاعدهم واستعادة ثمن بطاقتهم. ويحق لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي أن تباع خدمات النقل الجوي، وتكون لأي شخص حرية شراء خدمات النقل الجوي هذه بعملة ذلك الإقليم أو بالعملة الحرة القابلة للتحويل.
- 5 - يحق لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي تحويل ما يتبقى لديها من إيرادات حققتها محلياً بعد استيفاء وخصم نفقاتها المحلية، ويحق لها إرسال هذا المبلغ إلى بلادها عند الطلب، ويُسمح لمؤسسات النقل الجوي بتحويل تلك الأموال وإرسالها إلى بلادها بدون تأخير وبدون إخضاع تلك المبالغ للقيود أو للضرائب، ويتم التحويل بسعر التحويل الجاري تطبيقه على العمليات الجارية لتحويل العملة في التاريخ الذي قامت فيه مؤسسة النقل الجوي بتقديم طلبها الأولي لتحويل وإرسال المبلغ.
- 6 - يُسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين باستخدام العملة المحلية في إقليم الطرف الآخر لسداد مصاريفها المحلية التي تشمل تكاليف شراء الوقود. كما يجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين، وفقاً لاختيارها وتقديرها، تسديد قيمة مثل هذه النفقات في إقليم الطرف الآخر بالعملة الحرة القابلة للتحويل وفقاً لأنظمة العملة المحلية.

7 - يجوز لأي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين الاشتراك في ترتيبات تعاونية للتسويق، مثل "نظام المساحة المحجوزة" (blocked-space) أو "المشاركة في نظام رموز الرحلات" (code-sharing) أو ترتيبات للتأجير (leasing arrangements)، ويجوز لها القيام بذلك أثناء قيامها بالإعلان عن الخدمات المصرح بها على الخطوط المتفق عليها أو أثناء قيامها بالعمليات المتصلة بتقديم تلك الخدمات، كما يجوز لها القيام بذلك مع:

(أ) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين، و

(ب) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لدولة أخرى، شريطة أن تجيز تلك الدولة أو تسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين الاشتراك في ترتيبات مشابهة مع مؤسسات أخرى للنقل الجوي تعمل في تقديم خدمات النقل الجوي من تلك الدولة وعبرها وإليها.

وذلك شريطة أن تكون جميع مؤسسات النقل الجوي المشتركة في مثل هذه الترتيبات (i) حاصلة على السلطة المناسبة و (ii) وقادرة على الوفاء بالمتطلبات المطبقة عادة في مثل هذه الترتيبات.

8 - فيما يخص النقل الجوي الدولي وبغض النظر عن أي نص آخر ورد في هذه الاتفاقية، يُسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين وللجهات التي تتولى مهام نقل البضائع بشكل غير مباشر، باستخدام أي وسيلة من وسائل النقل البري لنقل البضائع من وإلى أي موقع في إقليمي الطرفين أو في دول أخرى، وذلك بدون إخضاع تلك البضائع لأي قيود، ويشمل ذلك النقل من وإلى كافة المطارات التي يوجد بها منشآت جمركية، كما يشمل، أينما ينطبق ذلك، حق تلك المؤسسات والجهات في نقل البضائع الموجودة في عهدة الجمارك ريثما يتم تسديد ما عليها من رسوم بمقتضى القوانين والأحكام السارية. وتُكفل لتلك البضائع، سواء كانت منقولة براً أو جواً، إمكانية الوصول لمنشآت ومعاملات الجمارك في المطارات. ويجوز لمؤسسات النقل الجوي أن تختار القيام بنفسها بمهام النقل البري أو توفيرها عن طريق جهات أخرى للنقل البري، من بينها وسائل النقل البري التي تتولى تشغيلها مؤسسات أخرى للنقل الجوي وجهات أخرى تتولى تقديم خدمات النقل البري على نحو غير مباشر. ويجوز عرض تقديم خدمات النقل المترابطة بواسطة وسائل النقل المختلفة مقابل سعر واحد للرحلة الكاملة، يشمل إجمالي سعر النقل البري والجوي، شريطة مراعاة مؤسسات النقل تجنب تضليل العملاء فيما يقدمونه لهم من حقائق عن مثل هذا النقل.

المادة 9

الرسوم الجمركية والرسوم

1 - تُعفى الطائرات العاملة في النقل الجوي التابعة لمؤسسات النقل الجوي والمعينة بواسطة أحد الطرفين من كافة القيود المفروضة على الاستيراد عند وصولها إلى إقليم الطرف الآخر، كما تُعفى من تلك القيود أجهزة تلك الطائرات ومعداتنا العادية والأرضية والوقود الخاص بها وزيوت التشحيم والمعدات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) ومؤن الطائرة (ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر مخزون الأطعمة والمشروبات والخمور والتبغ والمنتجات الأخرى التي سيستهلكها الركاب أو التي ستباع لهم كميات محددة منها أثناء الرحلة الجوية) والمواد الأخرى المخصصة للطائرة العاملة في مجال النقل الجوي أو التي ستستخدم حصراً في تشغيلها أو صيانتها، ويتم هذا الإعفاء بناء على مبدأ المعاملة بالمثل، كما تُعفى جميع هذه البنود من

الضرائب المفروضة على الممتلكات ورأس المال، وتعفى من الرسوم الجمركية والضريبية وما يشابهها من رسوم وضرائب (أ) تفرضها السلطات الوطنية و (ب) لا تكون قائمة على تكاليف الخدمات المقدمة، شريطة بقاء تلك المعدات والمؤن على متن الطائرة.

2 - باستثناء الضريبة القائمة على أساس تكلفة الخدمات التي يتم تقديمها، يخضع للإعفاء من الضرائب ومن جباية الضرائب ومن الرسوم والعوائد المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة ما يلي ذكره أدناه بناء على مبدأ المعاملة بالمثل:

(أ) ما تتسلمه الطائرات أو ما يورد لها بكميات معقولة من مؤن في إقليم أحد الطرفين لغرض استخدامها أثناء الرحلة المغادرة التي ستقوم بها إحدى الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والتي تعمل في النقل الجوي، حتى في حالة استعمال تلك المؤن في ذلك الجزء من الرحلة التي ستقطعها الطائرة فوق إقليم الطرف الذي تم في إقليمه تحميل تلك المؤن على متن الطائرة.

(ب) المعدات الأرضية وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) التي يتم توريدها إلى إقليم أحد الطرفين لإجراء ما يلزم طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والمستخدم في النقل الجوي الدولي من خدمات أو من خدمات الصيانة أو التصليح.

(ج) الوقود وزيوت التشحيم والمواد الفنية القابلة للاستهلاك التي يتم توريدها إلى إقليم أحد الطرفين أو توفيرها فيه من أجل استعمالها على طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي، حتى ولو استخدمت تلك المواد في ذلك الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق إقليم الطرف الذي تم فيه تحميل المواد على متن الطائرة، و

(د) مواد الترويج والدعاية التي يتم توريدها إلى إقليم أحد الطرفين أو توفيرها فيه وتحميل كميات معقولة منها على متن الطائرة من أجل استعمالها على الطائرات المغادرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والمعاملة في مجال النقل الجوي الدولي، حتى ولو استعملت تلك المواد على ذلك الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق إقليم الطرف الذي تم فيه تحميل تلك المواد على متن الطائرة.

3 - قد يتطلب الأمر وضع المعدات والمواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة تحت إشراف أو سيطرة السلطات المختصة.

4 - يتم توفير الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة لمؤسسة من مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تسري عليها مثل هذه الإعفاءات الممنوحة لها من الطرف المتعاقد الآخر، وذلك في حالة تعاقدها مع إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين لغرض استعارة أو نقل المواد المذكورة تحديداً في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 10 رسوم الاستخدام

1 - تكون رسوم الاستخدام التي قد تفرضها السلطات أو الهيئات الضريبية المختصة لدى أحد الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر عادلة ومعقولة وغير متسمة بالتمييز وبعدم الإنصاف، كما يجب أن تكون موزعة بالتساوي على المستخدمين وفقاً لتصنيفهم. وعلى أية حال، تحدد رسوم الاستخدام على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لشروط لا تقل عن أفضل الشروط المتاحة لأي مؤسسة أخرى للنقل الجوي عندما يتم تحديد تلك الرسوم عليها.

2 - لا يجوز لرسوم الاستخدام المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تتجاوز ما تتحمله السلطات أو الهيئات الضريبية المختصة من تكاليف من أجل توفير المطار الملائم وتجهيز منشآت أو منطقة المطار بالخدمات البيئية والملاحية والأمنية، ولكن يجوز لرسوم الاستخدام هذه أن تعكس تلك التكاليف. وقد تتضمن هذه الرسوم عائداً معقولاً على الأصول بعد احتساب الاستهلاك. ويتم توفير المنشآت والخدمات التي يقدمها أحد الطرفين مقابل رسوم يؤديها الطرف الآخر على أساس فعال واقتصادي.

3 - على كل من الطرفين المتعاقدين تشجيع السلطات أو الهيئات الضريبية المختصة في إقليمه على التشاور مع مؤسسات النقل الجوي التي تتلقى الخدمات وتستخدم المنشآت، ويكون على كل منها تشجيع السلطات أو الهيئات الضريبية المختصة ومؤسسات النقل الجوي على تبادل تلك المعلومات، وفقاً للحاجة، على نحو يسمح بمراجعة دقيقة للرسوم تضمن أنها معقولة وفقاً للمبادئ الواردة في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة. ويقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتشجيع السلطات الضريبية المختصة على تقديم إخطار معقول للمستخدمين لإحاطتهم علماً بأي اقتراح يتم تقديمه لتغيير رسوم الاستخدام لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل إحداث التغيير.

4 - في إطار إجراءات حل النزاع التي تتم بمقتضى المادة 14، لن يعتبر أي من الطرفين منتهكاً لأحكام هذه المادة إلا (أ) إذا لم يبادر بمراجعة رسم الاستخدام أو الممارسة موضوع الشكوى الواردة من الطرف المتعاقد الآخر خلال فترة زمنية معقولة، أو (ب) إذا لم يتم باتخاذ كافة الخطوات اللازمة التي يمكن له القيام بها بعد الانتهاء من هذه المراجعة لتعديل أي رسم من رسوم الاستخدام أو لتصحيح أي ممارسة لا تتماشى مع نص هذه المادة.

المادة 11 المنافسة العادلة

1 - يسمح كل من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل منهما بفرص للتنافس تكون عادلة ومتساوية في سبيل قيامها بتقديم خدمات النقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

2 - يسمح كل من الطرفين المتعاقدين لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد عدد رحلات النقل الجوي الدولي التي تقدمها وسعة كل رحلة منها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق.

وتمشياً مع هذا الحق، لن يقوم أي من الطرفين المتعاقدين بالمبادرة من جانب واحد بتحديد حجم الحركة أو عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر إلا في حالة بروز متطلبات أو أسباب جمركية أو فنية أو متصلة بالعمليات أو بالبيئة وذلك بموجب شروط موحدة متمشية مع المادة 15 من المعاهدة.

3 - لن يفرض أي من الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي المعينة والتابعة للطرف المتعاقد الآخر شرطاً يقضي بإعطائها حق الرفض الأول، أو بتسيير رحلات على أساس النسبة العددية (uplift ratio) أو بتحصيل رسم على عدم الاعتراض (no-objection fee) أو فرض أية شروط أخرى عليها تتعلق بالسعة أو بعدد الرحلات أو الحركة ولا تتماشى مع الأغراض من هذه الاتفاقية.

4 - لن يشترط أي من الطرفين على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر تسجيل جداول رحلاتها أو برامج رحلاتها العارضة أو خطط عملياتها من أجل الحصول على الموافقة عليها إلا إذا اقتضت الأمور القيام بذلك. ويتم تسجيل تلك المعلومات على أساس عدم التمييز في تطبيق الشروط الموحدة الوارد ذكرها في الفقرة الثانية من هذه المادة، أو وفقاً لما قد يصرح به تحديداً في نص الملحق الخاص بهذه الاتفاقية. فإذا طلب أحد الطرفين تسجيل تلك البيانات لغرض الإحاطة بالمعلومات، يكون عليه تقليل الأعباء الإدارية المتصلة بمتطلبات التسجيل وإجراءاته التي يتحملها وسطاء النقل الجوي ومؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر.

المادة 12

تحديد الأسعار

1 - يسمح كل من الطرفين لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد أسعار النقل الجوي على أساس الاعتبارات التجارية في السوق، ويقتصر تدخل أي من الطرفين في موضوع تحديد الأسعار على ما يلي:

(أ) منع الأسعار أو الممارسات التي تعكس التمييز غير العقلاني.

(ب) حماية المستهلكين من ارتفاع الأسعار على نحو غير عقلائي أو يؤدي لتقييد وحصر الخدمات نتيجة سوء استعمال المؤسسة لمكانتها المسيطرة.

(ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الانخفاض غير الطبيعي في أسعار النقل الجوي بسبب ما يُقدم على نحو مباشر وغير مباشر من مساعدة أو دعم حكومي.

2 - يجوز لكل من الطرفين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر إخطار سلطات الطيران التابعة له أو إشعارها بالأسعار التي ستطلبها تلك المؤسسات مقابل الرحلات الجوية التي تقوم بها من إقليمها وإليه. وقد يطلب من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين تقديم هذا الإخطار أو الإشعار بالأسعار التي سوف تطلبها قبل تاريخ سريان هذه الأسعار بفترة زمنية لا تتجاوز 30 يوم. وقد تسمح سلطات الطيران بتقديم هذا الإشعار في فترة زمنية أقصر من تلك المطلوبة عادة في حالات فردية. ولن يطلب أي من الطرفين من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر تقديم إخطار أو إشعار بالأسعار التي يطلبها منظمو الرحلات العارضة من الجمهور،

فيما عدا ما قد يكون مطلوباً في هذا الصدد على أساس غير تمييزي ولأغراض الحصول على المعلومات.

3 - لن يتخذ أي من الطرفين إجراء من جانب واحد لمنع تدشين أو استمرار السعر المقترح تحصيله أو السعر الذي تحصله (أ) إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين لقاء النقل الجوي الدولي بين إقليمَي الطرفين، أو (ب) إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين مقابل خدمات النقل الجوي الدولي بين إقليمَي الطرف الآخر وأي دولة أخرى، ويشمل ذلك في الحالتين خدمات النقل على خطوط هذه المؤسسة والنقل على خطوطها وعلى خطوط مؤسسة أخرى كذلك. أما إذا اعتقد أي من الطرفين أن هذا السعر لا يتمشى مع الاعتبارات الواردة ذكرها في الفقرة (1) من هذه المادة، يكون عليه أن يقدم للطرف الآخر طلباً للتشاور معه في أقرب فرصة ممكنة، يخطر فيه بأسباب عدم رضاه عن السعر. ويعقد الطرفان مشاوراتهما خلال فترة لا تتجاوز 30 يوم من تاريخ استلام أحد الطرفين لطلب التشاور، ويتعاون الطرفان مع بعضهما البعض للحصول على ما يلزم من معلومات من أجل التوصل لحل معقول للمسألة، فإذا توصل الطرفان لاتفاق بخصوص السعر موضوع طلب التشاور، يكون على كل منهما بذل قصارى جهوده من أجل تنفيذ هذا الاتفاق. ويصبح السعر ساري المفعول أو يستمر مفعوله سارياً بدون مثل هذا الاتفاق المشترك.

المادة 13

المشاورات

يجوز لأي من الطرفين أن يطلب التشاور مع الطرف الآخر بخصوص هذه الاتفاقية في أي وقت، وتبدأ هذه المشاورات في أقرب وقت ممكن بعد استلام أحد الطرفين لطلب التشاور الوارد له من الطرف الآخر، على ألا تتجاوز هذه الفترة 60 يوم من تاريخ استلام طلب التشاور إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك.

المادة 14

تسوية الخلافات

1 - باستثناء الخلافات التي قد تنشأ بموجب الفقرة (3) من المادة (12) بخصوص "تحديد الأسعار"، يجوز لأي من الطرفين إحالة ما قد ينشأ بينهما من خلاف حول هذه الاتفاقية ويتعذر تسويته خلال الجولة الأولى من المشاورات الرسمية التي تتم بينهما إلى شخص آخر أو هيئة أخرى للبت في موضوع الخلاف بينهما، شريطة أن يتفقا على ذلك. وإذا لم يتفقا الطرفان على ذلك، يُحال الخلاف للتحكيم بناء على طلب أي من الطرفين، وذلك وفقاً للإجراءات المحددة أدناه.

2 - يتم التحكيم من قبل هيئة مكونة من ثلاثة محكمين يتم تشكيلها على النحو التالي:

(أ) يتولى كل من الطرفين تحديد وتسمية حكماً واحداً خلال فترة ثلاثين يوم من استلام طلب التحكيم، ويتفق الحكمان خلال فترة ستين (60) يوم بعد ذلك على تعيين الحكم الثالث الذي يتولى رئاسة هيئة التحكيم.

(ب) إذا لم يتم أي من الطرفين بتحديد وتسمية حكماً واحداً، أو في حالة عدم تمكن الحكام من تعيين الحكم الثالث وفقاً للفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة، يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين ما يلزم تعيينه من حكم أو حكمان خلال فترة ثلاثين (30) يوم. وإذا كان رئيس المجلس يحمل جنسية أحد الطرفين، يتولى تعيين الحكم أو الحكام أقدم نائب للرئيس لم تسقط عنه أهلية القيام بتلك المهمة لهذا السبب.

3 - باستثناء ما يتم الاتفاق عليه، تحدد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها القضائية وفقاً لهذه الاتفاقية وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها. وقد توصي هيئة التحكيم بعد تشكيلها باتخاذ إجراءات مؤقتة للتخفيف من حدة الخلاف ريثما تثبت في موضوع التحكيم. ويعقد بناء على توجيهات من هيئة التحكيم أو بناء على طلب يرد من أي من الطرفين مؤتمراً خلال فترة زمنية لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوم بعد تشكيل هيئة التحكيم لتحديد القضايا المعروضة للتحكيم والإجراءات المحددة التي ينبغي اتباعها.

4 - باستثناء ما يتفق عليه الطرفان أو ما يصدر عن هيئة التحكيم من توجيهات، يقدم كل من الطرفين مذكرة خلال فترة خمسة وأربعين (45) يوم من اكتمال تشكيل هيئة التحكيم. ويكون آخر موعد لاستلام الردود بعد هذا التاريخ بستين (60) يوم. وتعد هيئة التحكيم جلسة استماع بناء على طلب يرد لها من أي من الطرفين أو نتيجة مبادرتها هي القيام بذلك خلال فترة خمسة عشر (15) يوم من تاريخ آخر موعد لاستلام الردود.

5 - تسعى هيئة التحكيم لإصدار قرارها المكتوب خلال ثلاثين (30) يوم من انتهاء جلسة الاستماع أو من تاريخ آخر موعد لاستلام الردود، في حالة عدم انعقاد جلسة استماع. ويكون قرار الأغلبية في هيئة التحكيم هو القرار السائد.

6 - يجوز للطرفين تقديم طلبات لاستيضاح قرار هيئة التحكيم خلال خمسة عشر (15) يوم من صدوره، ويصدر الاستيضاح خلال فترة خمسة عشر (15) يوم من تاريخ تقديم الطلب.

7 - يعمل كل من الطرفين على تحقيق التنفيذ الكامل لأي قرار أو أي مكافأة تصدر عن هيئة التحكيم وفقاً للحدود المتمشية مع القانون الوطني لديه.

8 - يتحمل الطرفان بالتساوي التكاليف المترتبة على هيئة التحكيم، بما في ذلك الرسوم والتكاليف الخاصة بأعضاء هيئة التحكيم. وتعتبر التكاليف المترتبة على مشاركة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في الإجراءات الوارد ذكرها في الفقرة (2 - ب) من هذه المادة جزءاً من التكاليف المترتبة على هيئة التحكيم.

المادة 15 إنهاء العمل بالاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين إخطار الطرف الآخر كتابة في أي وقت بقراره إنهاء العمل بهذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وينتهي العمل بهذه الاتفاقية في منتصف الليل (وفقاً للتوقيت المحلي في موقع استلام الطرف الآخر لهذا الإخطار) قبل الذكرى السنوية الأولى مباشرة لتاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، إلا إذا اتفق الطرفان على سحب هذا الإخطار قبل انقضاء هذه الفترة.

المادة 16 التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يتم تسجيل هذه الاتفاقية وكافة ما يطرأ عليها من تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي.


المادة 17 دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

1 - تُطبق هذه الاتفاقية وملاحقها بصفة مؤقتة عند التوقيع عليها، وتدخل حيز التنفيذ بعد انضمام حكومة دولة قطر إلى قائمة الدول الموقعة على البروتوكول الخاص بمنع وقوع أحداث العنف غير المشروع في المطارات التي تقدم خدمات النقل الجوي الدولي، وهو البروتوكول الذي تم التوقيع عليه في مدينة مونتريال يوم 24 فبراير / شباط عام 1988 كوثيقة مكملة لاتفاقية منع وقوع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، والتي تم التوقيع على البروتوكول الخاص بها في مدينة مونتريال يوم 23 سبتمبر / أيلول عام 1971. وتدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عقب تبادل المذكرات الدالة على انتهاء قطر من استكمال إجراءات انضمامها إلى البروتوكول [المذكور] واستكمال الطرفين لجميع الإجراءات الداخلية اللازمة لدى كل منهما لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

2 - عند دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، تحل محل الاتفاقية المعقودة بين حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وحكومة دولة قطر حول سلامة الطيران المدني، وهي الاتفاقية التي تم التوقيع عليها في الدوحة يوم 27 يونيو / حزيران عام 1994.

وإثباتاً لذلك قام الموقعان أدناه المخولان حسب الأصول من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

تم التوقيع في دائنة في اليوم العاشر من شهر كانون عام 2001. وقد تم التوقيع على نسختين أصليتين من الاتفاقية، نسخة باللغة الإنجليزية ونسخة باللغة العربية. ويتساوى النصان في الحجية القانونية.


عن حكومة دولة قطر


Alan Larson
عن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية

الملحق الأول (I)

النقل الجوي المنتظم

الجزء 1

الطرق الجوية

يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين والمعينة بموجب هذا الملحق القيام برحلات منتظمة وفقاً لمواعيد محددة من أجل تقديم خدمات النقل الجوي الدولي وفقاً لشروط تعيينها، وذلك بين مواقع على الطرق الجوية التالية:

(أ) الطرق الجوية الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الولايات المتحدة الأمريكية:

(1) من المواقع التي تسبق المواقع الأمريكية على الطريق الجوي عبر الولايات المتحدة الأمريكية ومواقع على الطريق الجوي إلى موقع أو مواقع في دولة قطر ومواقع أخرى تتجاوزها.

(2) بالنسبة للرحلات التي تقتصر على نقل البضائع، بين الولايات المتحدة وأي موقع أو مواقع.

(ب) الطرق الجوية الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة دولة قطر:

(1) من المواقع التي تسبق دولة قطر، وعبر قطر ومواقع على الطريق الجوي إلى موقع أو مواقع في الولايات المتحدة ومواقع أخرى تتجاوزها.

(2) بالنسبة للرحلات التي تقتصر على نقل البضائع، بين دولة قطر وأي موقع أو مواقع.

الجزء 2

المرونة في التشغيل

يجوز لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بما يلي وفقاً لاختيارها على جميع رحلاتها أو على أي منها:

1 - القيام بالرحلات الجوية في اتجاه واحد أو في اتجاهين.

2 - ضم الرحلات الجوية التي تحمل أرقاماً مختلفة ضمن رحلة طائرة واحدة.

- 3 - تقديم خدماتها في إقليمي الطرفين المتعاقدين على الطرق الجوية المخصصة لمؤسسات النقل الجوي المعينة على أي نحو أو وفقا لأي تسلسل لها تراه وفي المواقع التي تسبق إقليمي الطرفين والمواقع التي تقع عبرهما وفي المواقع التي تتجاوزهما وتأتي بعدهما.
- 4 - حذف أي محطة تتوقف فيها الطائرة في أي موقع أو مواقع.
- 5 - تحويل الحركة من أي من طائراتها إلى أي من طائراتها الأخرى في أي موقع على الطرق الجوية، و
- 6 - تقديم خدماتها في المواقع السابقة لأي موقع في إقليمها على خط سير رحلة الطائرة مع تغيير الطائرة أو رقم الرحلة أو بدون ذلك، ويجوز لها عرض تقديم تلك الخدمات والإعلان عنها للجمهور على أنها رحلات متكاملة لا تتوقف فيها الطائرة.
- ويجوز لمؤسسات النقل الجوي تقديم خدماتها وفقا لما ورد ذكره أعلاه بدون الخضوع لقيود على اتجاه الرحلات أو لقيود جغرافية وبدون أن تفقد مؤسسة النقل الجوي أي من حقوق النقل المسموح لها بها بموجب هذه الاتفاقية، شريطة تقديم خدمات النقل الجوي، فيما عدا تلك الخدمات التي تقتصر على نقل البضائع، في موقع يقع في إقليم الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي.

الجزء 3

استبدال الطائرات

باستثناء ما تقدمه مؤسسات النقل الجوي المعينة من رحلات للنقل الجوي تقتصر على نقل البضائع، يجوز لأي منها تقديم خدمات النقل الجوي الدولي في أي جزء أو أجزاء من الطرق الجوية المشار لها أعلاه بدون أن تخضع لأي قيود على تغيير نوع أو عدد الطائرات التي تتولى تشغيلها في أي موقع على الطريق الجوي، وذلك شريطة أن تكون خدمات النقل إلى موقع يتجاوز هذا الموقع بمثابة عملية نقل مستمرة من إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل، في حالة الرحلات المغادرة، وشريطة أن تكون عملية النقل المتجهة نحو إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل استمرارا لعملية النقل من موقع يتجاوز هذا الموقع.

الملحق الثاني (II)

النقل الجوي العارض

الجزء 1

يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين والمعينة بموجب هذا الملحق تقديم خدمات النقل الجوي العارض للركاب (وما ينقلونه معهم من أمتعة)، كما يحق لها تقديم خدمات النقل الجوي العارض لنقل البضائع أو الركاب أو كلاهما (ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر

رحلات شحن البضائع والرحلات المنتظمة التي يخصص جزء منها لتقديم خدمات النقل الجوي بموجب عقد تاجير (split charter) والرحلات العارضة التي تجمع بين نقل الركاب والبضائع):

وذلك، بين أي موقع أو مواقع في إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي وبين أي موقع أو مواقع في إقليم الطرف الآخر،

وبين أي موقع أو مواقع في إقليم الطرف الآخر وأي موقع أو مواقع في دولة أو دول أخرى، شريطة أن تكون تلك الخدمة، باستثناء الرحلات العارضة لنقل البضائع، جزءاً من عملية مستمرة تتم مع تغيير الطائرة أو بدون تغييرها، وتشمل الخدمة التي يتم تقديمها للوطن الأم لغرض نقل الحركة المحلية بين الوطن وإقليم الطرف الآخر.

كما يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين والمعينة بموجب هذا الملحق، أثناء قيامها بتقديم الخدمات المغطاة في هذا الملحق، (1) التوقف في أي مواقع تقع داخل أو خارج إقليم أي من الطرفين، و (2) نقل حركة الترانزيت عبر إقليم الطرف الآخر، و (3) الجمع بين الحركة الناشئة في إقليم أحد الطرفين والحركة الناشئة في إقليم الطرف الآخر والحركة الناشئة في دول أخرى على نفس الطائرة، و (4) تقديم خدمات النقل الجوي الدولي بدون الخضوع لقيود تتعلق بتغيير نوع أو عدد الطائرات التي تتولى تشغيلها في أي موقع على الطريق الجوي. وباستثناء الرحلات العارضة لنقل البضائع يحق لمؤسسات النقل الجوي المذكورة القيام بما تم ذكره في البنود الأربع المذكورة في هذه الفقرة شريطة أن تكون خدمات النقل إلى موقع يقع فيما وراء هذا الموقع بمثابة عملية نقل مستمرة من إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل في حالة الرحلة المغادرة، وشريطة أن تكون عملية النقل المتجهة نحو إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي استمراراً لعملية النقل المنطلقة من موقع يتجاوز ذلك الموقع.

ينظر كل من الطرفين نظرة إيجابية للطلبات التي ترد له من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر من أجل نقل الحركة غير المغطاة في هذا الملحق، ويقوم كل من الطرفين بذلك على أساس المجاملة ومبدأ المعاملة بالمثل.

الجزء 2

يحق لأي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين وهي بصدد تقديم خدمات النقل الجوي الدولي العارض الناشئ في إقليم أي من الطرفين، وسواء كانت الرحلة التي تقوم بها رحلة في اتجاه واحد أو رحلة ذهاب وإياب، أن تختار الالتزام بقوانين وأحكام وقواعد الرحلات العارضة السارية في وطنها أو في وطن الطرف الآخر. وإذا طبق أحد الطرفين قواعد أو أحكام أو نصوص أو شروط أو قيود مختلفة على مؤسسة واحدة أو أكثر من مؤسسات النقل الجوي التابعة له أو على مؤسسات النقل الجوي التابعة لدول مختلفة، تخضع كل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة لتلك المعايير التي تكون أقل تقييداً من غيرها.

ومع ذلك لا تتضمن الفقرة أعلاه أي نص يحد من حقوق أي من الطرفين في أن يطلب بموجب هذا الملحق من مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة أي منهما الالتزام بالمتطلبات المتصلة بحماية أموال الركاب وحقوقهم في إلغاء الحجز الخاص بهم واسترداد قيمة ما دفعوه من مال مقابل حصولهم على بطاقات السفر.

الجزء 3

باستثناء ما يتعلق بقواعد حماية المستهلكين المشار إليها في الفقرة السابقة أعلاه، لن يطلب أي من الطرفين من مؤسسة للنقل الجوي معينة بموجب هذا الملحق من قبل الطرف الآخر تقديم أكثر من بيان واحد يثبت امتثالها للقوانين والأحكام والقواعد السارية المشار إليها في الجزء 2 من هذا الملحق، أو تقديم بيان تكون قد منحت لها سلطات الطيران المختصة، يستثنيها من تلك القوانين والأحكام والقواعد ويسمح لها بعدم الامتثال لها، وذلك فيما يخص قيامها بنقل الحركة من إقليم الطرف الآخر أو من إقليم دولة أخرى على أساس رحلة في اتجاه واحد أو رحلة ذهاب وإياب.

الملحق الثالث (III)

مبادئ عدم التمييز في إطار أنظمة الحجز الآلي والمنافسة بين تلك الأنظمة

إدراكا منهما أن المادة 11 (المنافسة العادلة) الواردة في هذه الاتفاقية تكفل لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين "فرصة عادلة ومتساوية للتنافس"،

وأخذان بعين الاعتبار أن أحد أهم العناصر الدالة على قدرة مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي على التنافس تتمثل في قدرتها على إعلام الجمهور بخدماتها بأسلوب عادل وغير منحاز، وبالتالي، تكون القاعدة التي تستند إليها الفرص التنافسية المتاحة لمؤسسة النقل متمثلة في جودة المعلومات المتاحة عن خدمات النقل الجوي التي يتم توفيرها لوكلاء السفر الذين يتولون توزيع تلك المعلومات ونشرها مباشرة لجمهور المسافرين، كما تستند هذه الفرص التنافسية على قدرة كل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي على توفير الأنظمة التنافسية (computer reservations systems – CRS) للحجز الآلي لهؤلاء الوكلاء،

وأخذان بعين الاعتبار أيضا ضرورة ضمان حماية مصالح مستهلكي خدمات النقل الجوي من أي سوء استخدام للمعلومات المتاحة عن خدمات النقل الجوي وتقديمها على نحو مضلل، وضرورة ضمان إمكانية مؤسسات النقل الجوي ووكلاء السفر الوصول لأنظمة الحجز الآلي التنافسية واستخدامها بفعالية:

1 - يتفق الطرفان على أن يكون لنظام الحجز الآلي شاشات عرض رئيسية متكاملة مع بعضها البعض يتم من خلالها:

- أ) تحرير وعرض المعلومات المتعلقة بخدمات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الربط بين هذه الخدمات بناء على معايير موضوعية لا تمارس التمييز ولا تتأثر بشكل مباشر أو غير مباشر بهوية مؤسسة النقل الجوي أو بهوية السوق. وتطبق هذه المعايير بشكل موحد على جميع مؤسسات النقل الجوي المشتركة في النظام.
- ب) تكون قاعدة المعلومات الخاصة بنظام الحجز الآلي شاملة وجامعة على قدر الإمكان.

ج) لن يحذف البائعون العاملون على أنظمة الحجز الآلي المعلومات التي توفرها مؤسسات النقل الجوي المشتركة في النظام، وتكون هذه المعلومات دقيقة وتتسم بالشفافية. يتعين على النظام على سبيل المثال أن يبين بوضوح الرحلات ذات الرموز المشتركة والرحلات التي يتم فيها تغيير الطائرة، وعليه كذلك أن يبين بوضوح الرحلات التي تتوقف فيها الطائرة.

د) تكون أنظمة الحجز الآلي المتاحة لوكلاء السفر والتي يتم بواسطتها توزيع المعلومات عن خدمات مؤسسات النقل الجوي بشكل مباشر إلى جمهور المسافرين في إقليم أي من الطرفين ملزمة بالعمل وفقاً لقواعد أنظمة الحجز الآلي السارية في الإقليم الذي يتم فيه تشغيل نظام الحجز الآلي، كما يكون لها حق العمل وفقاً لتلك القواعد.

هـ) يُسمح لوكلاء السفر باستخدام شاشات العرض الثانوية المتاحة ضمن نظام الحجز الآلي إذا ما تقدم وكيل السفر بطلب محدد لاستخدام شاشات العرض هذه.

2 - يطلب أي من الطرفين المتعاقدين من باعة أنظمة الحجز الآلي العاملين في إقليمه السماح لكافة مؤسسات النقل الجوي التي تبدي استعدادها لدفع أي رسم غير تمييزي من أجل المشاركة في نظام الحجز الآلي القيام بذلك، ويطلب أي من الطرفين من بائع أجهزة النظام أن تكون جميع وسائل التوزيع التي يقدمها متاحة لمؤسسات النقل الجوي المشاركة على أساس غير تمييزي. ويطلب أي من الطرفين من باعة أجهزة أنظمة الحجز الآلي قيام أجهزة النظام بعرض خدمات النقل الجوي الدولي على أساس غير تمييزي ومحاييد وغير محابي لأي مؤسسة ومحاييد بالنسبة لوضع السوق من أجل تقديمها للمؤسسات المشتركة في النظام في كافة الأسواق التي يريدون عرض هذه الخدمات فيها للبيع. ويكشف بائع أجهزة نظام الحجز الآلي عند الطلب تفاصيل تحديث قاعدة المعلومات الخاصة بالنظام والإجراءات المتبعة في النظام من أجل حفظ المعلومات وتخزينها، كما يكشف عن معايير النظام لتفتيح المعلومات وتصنيفها، والأهمية التي تعطى لتلك المعايير، والمعايير المستخدمة لاختيار مواقع الربط بين الرحلات (connect points) ودمج رحلات الربط (connecting flights) وإدخالها في النظام.

3 - إذا امتثلت أنظمة الحجز الآلي لتلك المبادئ يحق لباعتها العاملين في إقليم أحد الطرفين إدخال أنظمة الحجز الآلي في إقليم الطرف الآخر وصيانتها وإتاحتها فيه وتوفيرها بشكل حر لوكالات السفر أو لشركات السياحة التي يتمثل عملها الأساسي في توزيع الخدمات المتصلة بالسفر في إقليم الطرف الآخر.

4 - لن يفرض أي من الطرفين على باعة أنظمة الحجز الآلي التابعين للطرف الآخر والعاملين في إقليمه متطلبات تكون أكثر صرامة من تلك المفروضة على باعة هذه الأنظمة التابعين له والعاملين في إقليمه هو بخصوص الوصول لمنشآت الاتصالات واستخدامها واختيار واستخدام أجهزة نظام الحجز الآلي وبرامج تشغيلها والتكيب الفني لأجهزة وأنظمة الحجز الآلي، ولن يسمح أي منهما لأخرين القيام بذلك.

5 - لن يفرض أي من الطرفين على باعة أنظمة الحجز الآلي العاملين في إقليمه والتابعين للطرف الآخر متطلبات تكون أكثر صرامة من تلك التي يفرضها هو على باعة هذه الأنظمة التابعين له والعاملين في إقليمه هو بخصوص شاشات العرض في أنظمة الحجز الآلي (ويشمل ذلك معايير التحرير والعرض) وتشغيل النظام أو بيعه، ولن يسمح أي منهما لأخرين القيام بذلك.

6 - يحق لأنظمة الحجز الآلي المستخدمة في إقليم أحد الطرفين والتي تمثل لهذه المبادئ والمعايير الأمنية والفنية والنظامية الأخرى ذات الصلة والتي لا تمارس التمييز، يحق لها الوصول لإقليم الطرف الآخر والعمل فيه بشكل فعال بدون مواجهة أي عوائق في سبيل ذلك. ويتمثل أحد مظاهر هذا الحق في التساوي التام والكامل بين مشاركة أحد مؤسسات النقل الجوي المعينة في مثل هذا النظام في إقليمها الوطن ومشاركتها في أي نظام يعرض على وكلاء السفر في إقليم الطرف الآخر. ويحصل مالكو أنظمة الحجز الآلي والقائمون على تشغيلها لدى أحد الطرفين على فرص امتلاك وتشغيل أنظمة الحجز الآلي المتماشية مع هذه المبادئ داخل إقليم الطرف الآخر، تتساوى تماماً مع الفرص التي يحصل عليها ملاك تلك الأنظمة والقائمين على تشغيلها لدى الطرف الآخر. ويضمن كل من الطرفين أن مؤسسات النقل الجوي لديه وباعة أنظمة الحجز الآلي كذلك لا يمارسون التمييز ضد وكلاء السفر في الإقليم الذي يعتبرونه وطناً لهم بسبب استخدامهم أو حيازتهم لنظام للحجز الآلي يتم تشغيله أيضاً في إقليم الطرف الآخر.

**PROTOCOL OF AMENDMENT TO
THE AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF QATAR**

The Government of the United States of America and the Government of Qatar (hereinafter, the "Parties");

Desiring to strengthen their bilateral aviation relationship;

Have agreed to amend the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Qatar, signed at Washington on October 3, 2001 (the "Agreement"), as follows:

Article 1

Deletion of Annex III ("Principles of Non-Discrimination Within and Competition Among Computer Reservations Systems")

Annex III shall be deleted in its entirety.

Article 2

Entry into Force

This protocol of amendment shall enter into force on the later of the date of signature of this protocol of amendment and the date of entry into force of the Agreement.

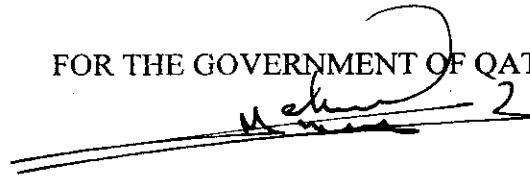
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this protocol of amendment.

DONE at Washington, this 10th day of July, 2020, in the English and Arabic languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF QATAR:



بروتوكول تعديل اتفاقية النقل الجوي
بين
حكومة الولايات المتحدة الأمريكية
و حكومة دولة قطر

إن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وحكومة دولة قطر (المشار إليهما فيما يلي بـ "الطرفان")؛
انطلاقاً من رغبتهما في تعزيز العلاقات الثنائية بينهما في مجال الطيران؛

فقد إتفقتا على تعديل اتفاقية النقل الجوي بين حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وحكومة دولة قطر الموقعة في واشنطن في 3 أكتوبر 2001 ("الاتفاقية")، على النحو التالي:

المادة الأولى

حذف الملحق الثالث ("مبادئ عدم التمييز في إطار أنظمة الحجز الآلي والمنافسة بين تلك الأنظمة")

يحذف الملحق الثالث بكامله.

المادة الثانية

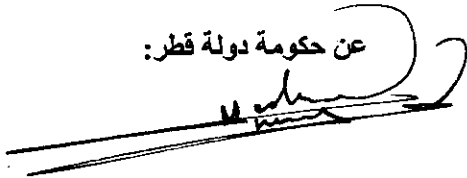
الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا البروتوكول بالتعديل حيز التنفيذ في التاريخ الأخير ما بين تاريخ توقيع هذا البروتوكول بالتعديل وتاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك، قام الموقعان أدناه المخولان حسب الأصول من قبل حكومتيهما بالتوقيع على بروتوكول التعديل هذا.

تم التوقيع في واشنطن العاصمة يوم العاشر من شهر يوليو 2020 باللغتين الانجليزية والعربية ولكلا النصين نفس الحجية.

عن حكومة دولة قطر:



عن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية:

