مرسوم اتحادي رقم (51) لسنة 2017
بالتصديق على اتفاقية خدمات النقل الجوي
بين حكومة الدولة وحكومة مملكة الدنمارك

نحن خليفة بن زايد آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 1996، في شأن الهيئة العامة للطيران المدني، وتعديلاته،
- وبناءً على موافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،

رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية خدمات النقل الجوي بين حكومة الدولة وحكومة مملكة الدنمارك، والتي تم التوقيع عليها في مدينة أبوظبي بتاريخ 5 سبتمبر 2016، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

خليفة بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة بأبوظبي:
بتاريخ: 4 / رمضان / 1438 هـ
الموافق: 30 / مايو / 2017م

اتفاقية

خدمات النقل الجوي

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة مملكة الدنمارك

إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة و حكومة مملكة الدنمارك (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي واتفاقية عبور الخدمات الجوية الدولية اللتين عرضتا للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، و

رغبة منهما بعقد اتفاقية النقل الجوي تتوافق مع وتكمل المعاهدتين المذكورتين بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمهما وما ورائهما؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

التعاريف

1. لأغراض هذه الاتفاقية:

أ. "**المعاهدة**" تعني معاهدة الطيران الدولي التي فتحت للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، و يشمل ذلك أي ملحق اعتمد بموجب المادة 90 من تلك المعاهدة و أي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 منها طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الإطراف المتعاقدة؛

ب. "**سلطات الطيران**" تعني، فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، الهيئة العامة للطيران المدني؛ وفيما يخص مملكة الدنمارك فهي تعني سلطة النقل الدنماركية و وكالة الإنشاءات؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

ج. "**مؤسسات النقل الجوي المعينة**" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛

هـ. "**إقليم**" و "**خط جوي**" و "**خط جوي دولي**" و"**مؤسسة نقل جوي**" و "**الهبوط لأغراض غير تجارية**" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة 2 و المادة 96 من المعاهدة؛

و. "**الاتفاقية**" تعنى هذه الاتفاقية و ملاحقها و أي تعديل لها؛

ز. "**الملحق**" يعنى أي ملحق لهذه الاتفاقية أو كما هو معدل وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 18 من هذه الاتفاقية. تشكل الملاحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية و أي إشارة للاتفاقية تشمل الملاحق إلا إذا تم الاتفاق خلاف ذلك؛

ح. "**التعرفة**" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه الأسعار بموجبها ويشمل ذلك الأسعار وشروط الخدمات التى تقدمها مؤسسة النقل الجوي المتصلة بالنقل الجوي و يشمل ذلك تعويضات وشروط الوكلاء باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ط. "**رسوم الاستخدام**" تعني الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي بواسطة الجهات المخولة أو يسمح بفرضها مقابل استخدام تسهيلات أو ممتلكات المطار وتسهيلات الملاحة الجوية وتشمل التسهيلات العبور والخدمات المشابهة للطائرات وطواقمها والركاب والشحن.

2. الإشارة إلى الناقلات الجوية للدنمارك يفهم منها الإشارة إلى الناقلات الجوية المعينة من قبل الدنمارك.

المادة 2

حقوق النقل

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يختص بالخدمات الجوية العالمية التى تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعين بواسطة الطرف المتعاقد الآخر:

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه.
ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.
ج. حق الهبوط فى الإقليم المذكور في نقاط محددة فى الملحق لهذه الاتفاقية لتحميل وإنزال حركة جوية للركاب والشحن والبريد كل على حده أو مجتمعين.

2- ليس في الفقرة (1) من هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين غير تلك المعينة بموجب المادة 3 بالحقوق المحددة في الفقرتين 1 (أ) و(ب) من هذه المادة.

المادة 3

تعيين وترخيص الناقلات الجوية

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر مؤسسة جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المحددة في الملحق وأن تسحب أو تغير هذا التعيين.

2- عند استلام كتاب التعيين، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة لتصريح التشغيل والأذونات الفنية، يقوم كل طرف متعاقد وبدون تأخير بمنح تصاريح التشغيل والأذونات بأقل تأخير بشرط:

أ. في حالة ناقل جوي معين بواسطة الدنمارك:

i. تم تأسيس الناقل الجوي داخل إقليم مملكة الدنمارك أو السويد وفقاً لمعاهدة الإتحاد الأوروبي أو في مملكة النرويج بموجب قانون النرويج ولديه رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو في الإتحاد الأوروبي أو مملكة النرويج وفقاً لقوانين الإتحاد الأوروبي أو قوانين النرويج؛ و

ii. تمارس وتحتفظ الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الرقابة الفعلية على الناقل المعني أو النرويج ويتم تحديد سلطة الطيران المعنية بوضوح في كتاب التعيين؛ و

iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي المعني داخل إقليم الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي التي أصدرت رخصة المشغل الجوي أو النرويج؛ و

iv. الناقل الجوي مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية ومسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو في الإتحاد الأوروبي أو مواطني دولة عضو في الإتحاد الأوروبي و/أو دول أخرى مذكورة في الملحق II أو مواطني تلك الدول؛ و

ب. في حالة ناقل جوي معين بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة:

i. تم تأسيس الناقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة وتم الترخيص له بالتشغيل وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ و

ii. تمارس وتحتفظ دولة الإمارات العربية المتحدة بسلطة الرقابة الفعلية على الناقل الجوي المعني.

3- يجوز لسلطة الطيران في أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة نقل جوي معينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنه تتوفر لديها مؤهلات الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معقولة وعادية على تشغيل الخدمات الجوية العالمية بواسطة تلك السلطات وفقاً لإحكام المعاهدة.

4- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخطوط الموضحة في الملحق بشرط أن تلتزم تلك المؤسسة بكل أحكام هذه الاتفاقية.

المادة 4

إلغاء و تعليق تراخيص التشغيل

وفرض الشروط

1) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يرفض أو يلغي أو يعلق أو يحد من تراخيص التشغيل أو الرخص الفنية الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الحالات التالية:

أ. في حالة الناقلة الجوية المعينة من قبل الدنمارك:

i. الناقل الجوي غير مؤسس في إقليم مملكة الدنمارك أو السويد بموجب اتفاقية تأسيس الإتحاد الأوروبي أو في مملكة النرويج بموجب قوانين النرويج أو لا يملك رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج بموجب قوانين الإتحاد الأوروبي أو قوانين النرويج؛ أو

ii. الإشراف القانوني الفعلي لا تمارسه أو تحتفظ به الدولة العضو فى الإتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة المشغل أو النرويج أو إن سلطة الطيران غير موضحة في كتاب التعيين؛ أو

iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي ليس في إقليم الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي التي أصدرت رخصة التشغيل أو في النرويج؛ أو

iv. الناقل الجوي غير مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية أو غير مسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو و/أو مواطني دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي و/أو دول أخرى مذكورة في الملحق II و/أو مواطني تلك الدول؛ أو

v. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة من دولة أخرى عضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج ويمكن إثبات أنه بممارسة حقوق النقل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على طريق يحوى نقطة في إقليم تلك الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج ويشتمل على تشغيل خدمة يتم تسويقها أو تشمل خدمة عابرة يمكن إن تشكل التفافاً على القيود المفروضة على حقوق نقل تنص عليها اتفاقية نقل جوي ثنائي بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج؛ أو

vi. يحمل الناقل الجوي رخصة مشغل جوي صادرة من دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج ولا توجد اتفاقية نقل جوي ثنائي بين تلك الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج ودولة الإمارات العربية المتحدة ويمكن إثبات إن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المقترحة غير متوفرة بالمثل للناقلة/الناقلات الجوية لدولة الإمارات العربية المتحدة؛

vii. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بقوانين و لوائح الطرف المتعاقد الذي منح هذا التصريح أو الحقوق؛

viii. في حالة فشل الناقلة الجوية في التشغيل وفقاً للشروط الموضحة في هذه الاتفاقية.

ب. في حالة الناقلة الجوية المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

i. الناقل الجوي غير مؤسس في دولة الإمارات العربية المتحدة أو غير مرخص وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ أو

ii. لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة أو تحتفظ بحق الرقابة الفعلية على الناقل الجوي؛ أو

iii. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته ومسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة و يمكن إثبات أنه بممارسة حقوق نقل بموجب هذه الاتفاقية على خط يحوى نقطة داخل إقليم تلك الدولة ويشمل تشغيل خدمة يمكن تسويقها أو تشكل خدمة عابرة مما يشكل التفافاً حول القيود المفروضة على ممارسة حقوق النقل بموجب اتفاقية نقل ثنائي بين دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج وتلك الدولة؛ أو

iv. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته و مسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة وليس هناك اتفاقية نقل ثنائي بين دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج وتلك

الدولة ويمكن إثبات إن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المطلوبة غير متوفرة بالمثل للناقلة/للناقلات الجوية المعينة من قبل دولة عضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج.

v. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الذي منح هذا التصريح أو الحقوق؛

vi. في حالة فشل الناقلة الجوية في التشغيل وفقاً للشروط الموضحة في هذه الاتفاقية.

أثناء ممارستها للحقوق المنصوص عليها في هذه الفقرة و دون المساس بحقوقها تحت الفقرات 1 (أ) (v) و (iv) من هذه المادة، لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة أي تفرقة بين ناقلات الإتحاد الأوروبي أو النرويج على أساس الجنسية.

2) ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

تجرى هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لمثل هذا الطلب كتابة.

المادة 5

استخدام المطارات و التسهيلات

1- لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام أعلى من تلك التى يفرضها على مؤسساته التي تشغل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين.
يجب أن تستند رسوم تسهيلات الملاحة الجوية على الحركة الجوية لمؤداه بواسطة ناقلة جوية مرخصة بواسطة أحد الطرفين المتعاقدين على تكلفة الخدمة المقدمة للناقلة المعنية وأن تفرض تلك الرسوم على أساس الموجهات الصادرة من المنظمة الدولية للطيران المدنى (الايكاو).

2- أثناء تشغيلها للخدمات المتفق عليها، تطبق رسوم بشروط متساوية مقابل الاستعمال بواسطة الناقلات التابعة للطرفين المتعاقدين للمطارات والتسهيلات الأخرى تحت إدارتها.

3- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسئولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة 6

الرسوم الجمركية

1- تعفي الطائرات المستخدمة في خدمات جوية عالمية بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بالإضافة إلى تجهيزاتها المعتادة، و وقودها و زيوتها وخزين الطائرة (و يشمل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) على متن الطائرات، من قيود الاستيراد، الرسوم الجمركية، رسوم التفتيش والرسوم الأخرى المباشرة وغير المباشرة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن وخزين الطائرة على متن الطائرة إلى أن يتم إعادة تصديرها.

2- باستثناء الرسوم المؤسسة على تكلفة الخدمة المقدمة، تعفى أيضا المواد التالية من الرسوم والضرائب المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة:

أ. خزين الطائرة إذا أدخلت في أو تم التزود بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وأدخلت في الطائرة، في حدود معقولة للاستعمال على متن الطائرة المستخدمة في خدمات جوية عالمية لمؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر؛

ب. قطع الغيار بما في ذلك المحركات التي يتم إدخالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لصيانة وإصلاح طائرة مستخدمة في خدمات جوية عالمية لمؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر؛ و

ج. الوقود والزيوت والمؤن الفنية القابلة للاستهلاك إذا أدخلت أو تم التزود بها في إقليم طرف متعاقد لاستعمالها في طائرة مستخدمة في خدمات جوية عالمية لمؤسسة نقل جوي معينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر حتى وإن كانت هذه المواد ستستخدم خلال جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف الذي تم فيه التزود بتلك المواد فيه.

3- المواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المعنية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر.

5- ليس في هذه المادة ما يمنع الدنمارك من فرض، على أساس غير تمييزي، ضرائب أو فرائض أو رسوم على الوقود الذي تزود به في اقليمها مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة التي تشغل بين نقاط في إقليم الدنمارك لنقاط أخرى داخل إقليم الدنمارك أو إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي. في هذه الحالة تحتفظ الإمارات العربية المتحدة بحق المعاملة بالمثل دون تمييز وفرض ضرائب أو فرائض أو رسوم على الوقود المزود به في اقليمها.

المادة 7
تخزين المعدات المحمولة جواً و المؤن

يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، توضع هذه التجهيزات والأشياء تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

المادة 8
لوائح و إجراءات الدخول

1- الركاب العابرون لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين يخضعون لإجراءات جمركية وإجراءات هجرة مبسطة. يعفى العفش والشحن الهابر من الرسوم الجمركية والضرائب المماثلة.

2- القوانين واللوائح لأحد الطرفين المتعاقدين و المتعلقة بالدخول وإجراءات التخليص والعبور والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي تلتزم بها الناقلات المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر وبواسطة وبالنيابة عن الركاب والطواقم والعفش والبريد أثناء عبورها ودخولها ومغادرة و أثناء تواجدها في إقليم ذلك الطرف الآخر.

3- لا يمنح أي من الطرفين المتعاقدين أفضلية لناقلاته على الناقلات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين واللوائح المحددة في هذه المادة.

المادة 9
توفير السعة

1- تكون هناك فرص عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير الخدمات الجوية العالمية التي تشملها هذه الاتفاقية.

2- يبذل كل طرف متعاقد كل ما في وسعه من إجراءات مناسبة لإزالة كل أنواع التمييز أو ممارسات المنافسة غير العادلة التي يمكن لن تؤثر سلباً على الوضع التنافسي للناقلات الجوية المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر.

3- لا تفرض أي قيود على السعة ولا على عدد الرحلات أو الطرازان التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها والسعة التي تعرضها.

4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من معاهدة شيكاغو.

المادة 10

التعرفات

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعرفات التي يتقاضاها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.

2- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعرفة التي تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين من وإلى إقليمه أو المغادرة منه مسبقاً. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (30) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعرفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما تنص عليه خلافا لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعرفات المقترح تقاضيها أو التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.

4- يجوز للطرفين المتعاقدين التدخل ويكون ذلك مقتصرا على:

أ. منع التعرفة التي تعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضررا للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛

ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛ و

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من الأسعار المنخفضة المصطنعة.

5- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة (4) من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضي، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك .

6- التعرفات التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة للنقل داخل الإتحاد الأوروبي كلية تخضع لقوانين الإتحاد الأوروبي.

المادة 11

تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات (و يشمل ذلك الأرباح على الإيداعات فى انتظار التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتحويل طبقا للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية و إذا لم تكن هناك أسعار صرف رسمية، تتم التحويلات على أساس أسعار الصرف الجارية على التحويلات التجارية.

2- إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويل فائض الإيرادات على المصروفات بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر، يجوز للطرف الآخر فرض قيود مماثلة على أساس المعاملة بالمثل على مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف الأول.

3- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 12
تمثيل مؤسسات النقل الجوي

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر وعلى أساس المعاملة بالمثل أن تحتفظ في إقليمه بممثلين، و يشمل ذلك مكاتب، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات من أي جنسية كانت، اللازمين لمتطلبات الناقلة الجوية المعنية. يخضع هذا التصريح للقوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والإقامة والعمل الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسبا، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. لا يقيد أى من الطرفين المتعاقدين تقييد حق مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى أن يبيع، و حق أى شخص أن يشترى هذه الخدمات بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر.كما لا يحق لأي طرف متعاقد تقييد حق أي مؤسسة نقل جوي معينة أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر.

3- تتم كافة الأعمال المذكورة في هذه المادة وفقاً لقوانين ولوائح الدخول والإقامة والاستخدام النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 13
الموافقة على جداول الرحلات

1- تقدم مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر برامج رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها قبل ثلاثين (30) يوماً من افتتاح الخط الجوي. والذي يشتمل على عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع.

2- تطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ علي برامج الرحلات.

المادة 14
سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة 4 من هذه الاتفاقية.

3- دون المساس بالالتزامات التي تفرضها المادة 33 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكّ:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرات (2) أو (6) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

8- في حالة تعيين الدنمارك لشركة طيران تكون الرقابة القانونية عليها ممارسة بواسطة دولة أخرى عضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج، ينطبق حق دولة الإمارات العربية المتحدة بموجب مادة السلامة من هذه الاتفاقية كما هو فيما يختص باعتماد، أو ممارسة أو المحافظة على معايير السلامة بواسطة عضو الإتحاد الأوروبي الآخر أو النرويج و فيما يختص بإذن التشغيل لشركة الطيران تلك.

المادة 15

أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريل بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريل بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريل بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين.

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

3- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين. يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه. على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة

في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأمان.

المادة 16
النقل بالوسائط المتعددة

1- دون المساس بأي أحكام في هذه الاتفاقية، يسمح للناقلات الوطنية المعينة و مقدمي خدمات الشحن الجوي للطرفين المتعاقدين و بدون أى قيود أثناء تقديم خدمات النقل الجوي العالمي استخدام الترحيل البري للشحن الجوي من و إلى نقاط في اقليمى الطرفين المتعاقدين أو إطراف ثالثة بما في ذلك الترحيل من و إلى مطارات بها تسهيلات جمركية و يشمل ذلك الحق في ترحيل الشحن داخل الحظيرة الجمركية وفقاً للقوانين و اللوائح السارية المفعول متى ما كان ذلك منطبقاً. مثل ذلك الشحن الجوي سواء كان عن طريق الجو أو البر توفر له الخدمات الجمركية و المناولة. يجوز للناقلات الوطنية المعينة توفير خدمات النقل البري بنفسها أو عن طريق ترتيبات مع ناقل بري و يشمل ذلك ناقل بري تستخدمه شركة نقل جوي أخرى أو مقدمين غير مباشرين لنقل الشحن الجوي و يمكن عرض خدمتي النقل الجوي و النقل البري بسعر واحد للخدمتين بشرط ألا يضلل الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بهذا النوع من الترحيل.

2- فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي العالمي، يسمح للناقلات المعينة من قبل الطرفين تقديم خدمات للركاب عن طريق ترتيبات مع مقدمي خدمات النقل البري المصرح لهم بتقديم خدمات النقل البري من وإلى أي نقاط في إقليم الطرف المتعاقد ولا يخضع مقدمي خدمات النقل البري لقوانين ولوائح النقل الجوي لمجرد أن هذا النوع من النقل قد تم عرضه بواسطة مؤسسة نقل جوي تحت اسمها. يجوز تقديم خدمات النقل بالوسائط المتعددة بسعر واحد شامل لخدمات النقل الجوي

والبري بشرط ألا يضلل الركاب حول الحقائق المتعلقة بهذا النقل. لمقدمي خدمات النقل البري حرية الدخول في ترتيبات التعاون المذكورة أعلاه. عند اتخاذ قرار الترتيبات يراعى مقدمو خدمات النقل البري ضمن أمور أخرى مصالح المستهلكين والقيود الفنية والاقتصادية والسعة.

3- تجرى كل الأنشطة المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح السارية المفعول في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 17
المشاورات

تقوم أي من الطرفين المتعاقدين وفي أي وقت بطلب التشاور لتنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية. وفقاً لأحكام المواد 4 و 14 و 15 تبدأ هذه المشاورات والتي يمكن أن تكون بين سلطات الطيران خلال 60 يوماً من تاريخ استلام طلب مكتوب بواسطة الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان خلاف ذلك.

المادة 18
التعديلات

1- أي تعديل لهذه الاتفاقية يتم الاتفاق حوله بواسطة الطرفين المتعاقدين يدخل حيز التنفيذ بعد الموافقة عليه وفقاً للمتطلبات الدستورية للطرفين المتعاقدين ويتم تأكيده عبر القنوات الدبلوماسية.

2- التعديلات على ملاحق هذه الاتفاقية يتم إجراؤها بالاتفاق المباشر بين سلطات الطيران المختصة لدى الطرفين المتعاقدين.

3- تعتبر هذه الاتفاقية، بعد إجراء التعديلات اللازمة، معدلة بأحكام أى معاهدة دولية أو أي اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة 19
تسوية النزاعات

1. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض.

2. إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه.إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا ويقوم المحكمان بتعيين محكم ثالث. يقوم كل طرف بتعيين محكم له خلال فترة (60) يوما من تاريخ استلام طلب الإحالة إلى التحكيم من أى من الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر عن طريق القنوات الدبلوماسية. ويتم تعيين المحكم الثالث خلال ستين (60) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني. إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب. في كل الأحوال يجب أن يكون المحكم الثالث مواطن لدولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم وأن يحدد مكان التحكيم. إذا قرر الرئيس أنه مواطن دولة لا يمكن أن تكون محايدة في النزاع ، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. تتوصل هيئة التحكيم لقراراتها بأغلبية الأصوات.

3. يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم الذي عينه وتكلفه ممثله في مداولات هيئة التحكيم. نفقات الرئيس و التكاليف الأخرى للهيئة يتم تحملها بواسطة الطرفين المتعاقدين بالتساوي.

4. يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي قرار يصدر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة.

5. في حالة واستمرار فشل أي من الطرفين المتعاقدين في الالتزام بأي قرار يصدر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة، يجوز للطرف الآخر أن يحد أو يعلق أو يلغى أي حقوق أو امتيازات يكون قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم أو لمؤسسة نقل جوي معينة غير ملتزمة.

المادة 20
تسجيل الاتفاقية

تسجل هذه الاتفاقية وملاحقها و أي تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني بواسطة الطرفين المتعاقدين.

المادة 21
إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة 22

دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في تاريخ التوقيع عليها.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية.

تم تحريرها في مدينة أبوظبي في هذا اليوم الخامس من شهر سبتمبر عام 2016م.

من نسختين أصليتين باللغة العربية و الدنماركية و الإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي. في حالة الاختلاف في التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

عن حكومة
دولة الإمارات العربية المتحدة

عن حكومة
مملكة الدانمارك

الملحق I

1. أ) الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في الدنمارك	أي نقاط

ب) الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لمملكة الدنمارك:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في الدنمارك	أي نقاط	**أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة**	**أي نقاط**

2. ليس هناك ما يمنع مؤسسة نقل جوي معينة لأى من الطرفين المتعاقدين من خدمة إلى نقاط متوسطة/ أو و نقاط فيما وراء.

3. ليس هناك ما يمنع مؤسسة نقل جوي معينة لأي من الطرفين المتعاقدين من خدمة إلى نقاط داخل إقليم كل طرف متعاقد بأي ترتيب دون ممارسة حقوق النقل الداخلي.

4. يسمح بنقل الحركة المتوقفة في أي قطاع.

5. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة أن تمارس في أي نوع من الخدمة (ركاب، شحن بشكل منفصل أو مجتمع) حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة عبر النقاط المتوسطة و النقاط فيما وراء دون أي قيود.

6. أ) يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي من أى جنسية أخرى بحيث تشغل كل من الناقلات المعنية برمز

ناقلتين أو أكثر بشرط أن يشغل كل قطاع بواسطة ناقلة لها حقوق لنقل الحركة في ذلك القطاع.

ب) في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على الناقلات المعنية وفيما يتعلق بكل تذكرة مباعة، التأكد من أن الشاري يعلم تماما أيُ مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع الشاري.

ج) يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسير تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر كجزء من خدمة عالمية.

الملحق II

جدول بأسماء الدول الأخرى المشار إليها في المادة 3 من هذه الاتفاقية

أ. جمهورية أيسلندا (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)؛

ب. إمارة ليخشنستاين (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)؛

ج. مملكة النرويج (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)؛

هـ. الإتحاد السويسري (تحت مظلة اتفاقية النقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي والإتحاد السويسري).

Air Services Agreement

Between

The Government of the United Arab Emirates

And

The Government of the Kingdom of Denmark

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the United Arab Emirates, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement:

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark the Danish Transport and Construction Agency; and in the case of the United Arab Emirates the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) "Designated Airline", means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) "Territory", "Air service". "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annexes unless otherwise stated;

(g) "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) "User charge" means a charge made to airlines by the competent authorities 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 crew, passengers and cargo.

2. References in this Agreement to airlines of Denmark shall be understood as referring to airlines designated by Denmark.

Article 2
Traffic Rights

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by airlines designated by the other Contracting Party:

(a) to fly across its Territory without landing.

(b) to make stops in its Territory for non-traffic purposes,

(c) to make stops in the said Territory at the points specified in the Annexes to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging in international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a Designated Airline of one Contracting Party the right of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that Contracting Party.

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

Article 3
Designation 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 air services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated air carrier(s), in form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

   (a) in the case of an air carrier designated by Denmark:

      (i) the air carrier is established in Territory of the Kingdom of Denmark or Sweden under the EU Treaties or in the Kingdom of Norway under Norwegian law and has a valid Operating Licence granted by an EU Member State or Norway in accordance with European Union law or Norwegian Law; and

      (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or Norway and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the air carrier has its principal place of business in the Territory of the EU Member State from which it has received the valid Operating licence or Norway; and

(iv) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; and

(b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is established in the Territory of the United Arab Emirates and is licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; and

(ii) the United Arab Emirates have and maintain effective regulatory control of the air carrier.

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

4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorization, Suspension of Traffic Rights, and Imposition of Conditions

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:

   (a) in the case of an air carrier designated by Denmark:

      (i) the air carrier is not established in the Territory of the Kingdom of Denmark or Sweden under the EU Treaties or in the Kingdom of Norway under Norwegian law or does not have a valid Operating Licence granted by an EU Member State or Norway in accordance with European Union law or Norwegian Law; or

      (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or Norway, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

      (iii) the air carrier does not have its principal place of business in the Territory of the EU Member State from which it has received its Operating Licence or Norway; or

      (iv) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; or

(v) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by another EU Member State or Norway and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State or Norway, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that other EU Member State or Norway; or

(vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by a EU Member State or Norway and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that EU Member State or Norway, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by the United Arab Emirates;

(vii) the air carrier fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting this authorization or these rights;

(viii) the air carrier otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is not established in the Territory of the United Arab Emirates or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; or

(ii) the United Arab Emirates do not have or do not maintain effective regulatory control of the air carrier; or

(iii) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between an EU Member State or Norway and that other state; or

(iv) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and there is no bilateral air services agreement between an EU Member State or Norway and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by the EU Member State concerned or Norway.

(v) the air carrier fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting this authorization or these rights;

(vi) the air carrier otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

In exercising its right under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraphs 1 (a) (v) and (vi) of this Article, the United Arab Emirates shall not discriminate between EU or Norwegian air carriers on the grounds of nationality.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in Paragraph 1 of this Article or immediate imposition of the conditions mentioned therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

Such consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

Utilization of Airports and Facilities

1. Neither Contracting Party shall impose on a Designated Airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

   Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

Article 6

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by a Designated Airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all import restrictions, customs duties, inspection fees and other duties or direct or indirect taxes on arriving in the Territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the Territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a Designated Airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines, introduced into the Territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a Designated Airline of the other Contracting Party; and

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

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a Designated Airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

5. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent Denmark from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the United Arab Emirate that operates between a point in the Territory of Denmark and another point in the Territory of Denmark or in the Territory of another EU Member State or Norway.

In such case, the United Arab Emirates would have a similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in their Territory.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of its customs authorities. Such items may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8

Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the Territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the Designated Airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the Territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the Designated Airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 9

Capacity Provisions

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

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

3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers.

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated air-lines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the Territory of that Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
   (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
   (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
   (c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.

5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting 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 Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect, but if no agreement is reached, the tariff in question shall go into or shall continue in effect.

6. The tariffs to be charged by the air carrier(s) designated by the UAE for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 11

Transfer of Funds

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.

3. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

Article 12

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to a Designated Airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its Territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel of any nationality as may be necessary for the requirements of the Designated Airline concerned. Such permission shall be in accordance

with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the concerned Contracting Party.

2. The Designated Airlines of a Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation and other ancillary products in the Territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. For this purpose. the Designated Airlines shall have the rights to use their own transportation documents. A Contracting Party shall not restrict the right of the Designated Airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a Designated Airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

3. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

Article 13

Approval of Flight Schedules

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 14

Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

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

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
   a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
   b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party

shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

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

8. Where Denmark has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State or Norway, the rights of the United Arab Emirates under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State or Norway and in respect of the operating authorisation of that air carrier

Article 15

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its Territory and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. If 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, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Intermodal Transportation

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, Designated Airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated 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 air cargo 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.

2. In connection with international air transportation, Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Contracting Parties and beyond. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

3. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

Article 17

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Subject to Articles 4, 14 and 15, such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18

Amendments

1. Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Amendments to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

Article 19

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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a Designated Airline in default.

Article 20

Registration

This Agreement, its Annexes and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

Entry into Force

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

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

Done at Abu Dhabi on 05 September 2016
in duplicate in the Arabic, Danish and English language. In case of divergence of interpretation the English language text will be used.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK

ANNEX I

1. a) Routes to be operated in both directions by the Designated Airlines of the Kingdom of Denmark:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Denmark	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

b) Routes to be operated in both directions by the Designated Airlines of the United Arab Emirates:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the UAE	Any Points	Any Points in Denmark	Any Points

2. Nothing will prevent a Designated Airline of either Contracting Party to serve any intermediate and/or any beyond points.

3. Nothing will prevent a Designated Airline of either Contracting Party to serve points within the Territory of each Contracting Party in any combination without exercising cabotage rights.

4. The carriage of own stop-over traffic on any sectors shall be permitted.

5. The Designated Airlines of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate and/or beyond points using any routing without any restriction whatsoever.

6. a) The Designated Airline or airlines of both sides may enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements as marketing or as operating carrier with an airline or airlines of any nationality whereby any of the airlines concerned operate services under the code of two

or more of the airlines concerned, provided that each sector is operated by an airline with the rights to carry traffic on that sector.

b) Each airline involved in code-share arrangements pursuant to this paragraph must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

c) The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the Territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party in connection with international transportation.

ANNEX II

List of Other States Referred to in Article 3 of this Agreement

(a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);

(b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);

(c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);

(d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

Luftfartsoverenskomst

mellem

De Forenede Arabiske Emiraters

Regering

og

Kongeriget Danmarks

Regering

De Forenede Arabiske Emiraters Regering og Kongeriget Danmarks Regering, herefter i nærværende Overenskomst benævnt de "Kontraherende Parter";

som er parter i Konventionen om International Civil Luftfart samt Overenskomsten angående Transitrettigheder for International Luftransport, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944. og

som nærer ønske om at afslutte en overenskomst, i overensstemmelse med den nævnte konvention, med det hovedformål at etablere regelmæssig lufttransport mellem og hinsides deres respektive territorier;

er kommet overens om følgende:

Artikel 1

Definitioner

1. I denne overenskomst

(a) betyder "Konventionen" Konventionen om International Civil Luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944 og indbefatter ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90, samt enhver ændring af tillæggene eller af Konventionen i henhold til dennes artikel 90 og 94, for så vidt som disse tillæg og ændringer er gældende for begge kontraherende parter;

(b) betyder "luftfartsmyndigheder" for De Forenede Arabiske Emiraters vedkommende den Almene Civile Luftfartsmyndighed; og for Kongeriget Danmarks vedkommende Trafik- og Byggestyrelsen; eller, for begges vedkommende, enhver person eller organisation bemyndiget til at udføre en bestemt funktion, som relaterer sig til denne overenskomst;

(c) betyder »udpeget luftfartsselskab« et luftfartsselskab, som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 3;

(d) har "territorium", "lufttrafik", "international lufttrafik", "luftfartsselskab" og " teknisk landing" den betydning, som er fastsat i Konventionens artikel 2 og 96;

(e) betyder "overenskomst" denne overenskomst, dens tillæg samt enhver ændring deraf;

(f) betyder "tillæg" ethvert tillæg til denne overenskomst eller som ændret i henhold til denne overenskomsts artikel 18, stk. 2. Tillæggene udgør en integreret del af denne overenskomst, og alle henvisninger til overenskomsten omfatter henvisning til tillæggene, medmindre andet er foreskrevet;

(g) betyder "takst" de priser, som skal betales for befordring af passagerer og bagage, samt de betingelser hvorunder disse priser anvendes, herunder priser og betingelser for andre ydelser udført af luftfartsselskabet i forbindelse med luftbefordring, samt indbefattet betaling og betingelser for agentur, men undtaget betaling eller betingelser for befordring af post;

(h) betyder "brugerafgift" en afgift pålignet luftfartsselskaber af de kompetente myndigheder, eller tilladt afkrævet af disse for anvendelse af lufthavn eller faciliteter eller luftnavigationsfaciliteter, herunder relaterede tjenesteydelser og faciliteter for luftfartøjer, disses besætninger, passagerer og fragt.

2. Henvisninger i denne overenskomst til Danmarks luftfartsselskaber skal forstås som henvisende til luftfartsselskaber udpeget af Danmark.

Artikel 2

Tilståelse af rettigheder

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de følgende rettigheder med henblik på udførelse af international lufttrafik af luftfartsselskaber udpeget af den anden kontraherende part:

(a) ret til at overflyve sit territorium uden landing,

(b) ret til at foretage teknisk landing på sit territorium,

(c) ret til at foretage landinger på det nævnte område på de pladser, der er anført i denne overenskomsts tillæg, med det formål at optage og afsætte i international trafik passagerer, fragt og post, hver for sig eller kombineret.

2. Intet i denne artikels stk. 1 anses for at give et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt og post, som befordres mod betaling eller vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

3. De kontraherende parters luftfartsselskaber, som ikke er udpeget i henhold til denne overenskomsts artikel 3, nyder også de rettigheder, som er anført i denne artikels stk. 1 (a) samt 1 (b).

Artikel 3
Udpegning og bemyndigelse af luftfartsselskaber

1. Hver kontraherende part har ret til skriftligt over for den anden kontraherende part at udpege et eller flere luftfartsselskaber med henblik på drift af lufttrafik på de i tillægget anførte ruter, samt til at tilbagekalde eller ændre sådanne udpegninger.

2. Ved modtagelse af en sådan udpegning, og af ansøgninger fra det eller de udpegede luftfartsselskab(er), i sådan form og på sådan vis som er foreskrevet for driftstilladelser og tekniske tilladelser, tilstår hver kontraherende part de behørige driftstilladelser og tilladelser, uden unødigt ophold, under forudsætning af at:

   (a) hvor et luftfartsselskab er udpeget af Danmark:

      (i) luftfartsselskabet er etableret i Kongeriget Danmarks eller Sveriges territorium under EU-Traktaterne eller Kongeriget Norge under norsk lov og besidder gyldig driftstilladelse udstedt af et EU-medlemsland eller Norge i overensstemmelse med EU-lov eller norsk lov; og

      (ii) effektiv myndighedskontrol af luftfartsselskabet udøves og opretholdes af det EU-medlemsland, som er ansvarlig for udstedelse af luftfartsselskabets driftstilladelse, eller Norge, og den relevante luftfartsmyndighed er klart anført i udpegningen; og

(iii) luftfartsselskabet har sit primære forretningssted på territoriet tilhørende det EU-medlemsland, fra hvilket selskabet har modtaget den gældende driftstilladelse, eller Norge; og

(iv) luftfartsselskabet ejes, direkte eller gennem ejerskab af aktiemajoritet, og er under effektiv kontrol af EU-medlemslande og/eller statsborgere i EU-medlemslande, og/eller af andre lande anført i tillæg II og/eller statsborgere af sådanne andre lande; og

(b) hvor et luftfartsselskab er udpeget af De Forenede Arabiske Emirater:

(i) luftfartsselskabet er etableret på De Forenede Arabiske Emiraters territorium og har modtaget driftstilladelse i overensstemmelse med den hos De Forenede Arabiske Emiraters gældende lov; og

(ii) De Forenede Arabiske Emirater har og opretholder effektiv myndighedskontrol af luftfartsselskabet.

3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan pålægge et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab at godtgøre over for dem, at det er i stand til at opfylde de vilkår, som foreskrives i henhold til de love og forskrifter, som normalt og med rimelighed anvendes af sådanne myndigheder på driften af international lufttrafik, i overensstemmelse med konventionens bestemmelser.

4. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og bemyndiget, kan det begynde at drive lufttrafik på de i tillægget anførte ruter, forudsat at luftfartsselskabet opfylder alle denne overenskomsts gældende bestemmelser.

Artikel 4

Tilbagekaldelse af driftstilladelse, suspension, og pålæggelse af betingelser

1. Hver kontraherende part er berettiget til at tilbageholde, tilbagekalde, suspendere eller begrænse et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskabs driftstilladelser eller tekniske tilladelser hvor:

(a) i tilfælde, hvor et luftfartsselskab udpeget af Danmark:

(i) luftfartsselskabet ikke er etableret i Kongeriget Danmarks eller Sveriges territorium under EU-Traktaterne eller Kongeriget Norge under norsk lov eller ikke besidder gyldig driftstilladelse udstedt af et EU-medlemsland eller Norge i overensstemmelse med EU-lov eller norsk lov; eller

(ii) effektiv myndighedskontrol af luftfartsselskabet ikke udøves eller ikke opretholdes af det EU-medlemsland, som er ansvarligt for udstedelse af den gældende driftstilladelse, eller Norge, eller den relevante luftfartsmyndighed ikke er klart anført i udpegningen; eller

(iii) luftfartsselskabet ikke har sit primære forretningssted på territoriet tilhørende det EU-medlemsland, der har udstedt den gældende driftstilladelse, eller Norge; eller

(iv) luftfartsselskabet ikke ejes, direkte eller gennem ejerskab af aktiemajoritet, eller det ikke er under effektiv kontrol af EU-medlemslande og/eller statsborgere i EU-medlemslande, og/eller af andre lande anført i tillæg II og/eller statsborgere af sådanne andre lande; eller

(v) luftfartsselskabet har en driftstilladelse udstedt af et andet EU-medlemsland eller Norge, og det kan påvises, at ved udøvelse af trafikrettighederne under denne overenskomst på en rute, der omfatter en plads i dette andet EU-medlemsland, herunder driften af en rute, der markedsføres som eller på anden vis udgør en gennemgående rute, ville det i praksis udgøre en omgåelse af trafikbegrænsninger pålagt ved en bilateral overenskomst om lufttransport mellem De Forenede Arabiske Emirater og dette andet EU-medlemsland eller Norge; eller

(vi) luftfartsselskabet har en driftstilladelse udstedt af et EU-medlemsland eller Norge, og der ikke foreligger en bilateral overenskomst om lufttransport mellem De Forenede Arabiske Emirater og dette andet EU-medlemsland eller Norge, og det kan påvises, at de nødvendige trafikrettigheder til

udførelse af den foreslåede drift ikke på gensidig vis er tilgængelige for et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber udpeget af De Forenede Arabiske Emirater;

(vii) luftfartsselskabet undlader at opfylde love og forskrifter hos den kontraherende part, som tilstår denne driftstilladelse eller disse rettigheder;

(viii) luftfartsselskabet på anden vis undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne vilkår.

(b) i tilfælde, hvor et luftfartsselskab er udpeget af De Forenede Arabiske Emirater:

(i) hvor luftfartsselskabet ikke er etableret på De Forenede Arabiske Emiraters territorium eller ikke har driftstilladelse i henhold til De Forenede Arabiske Emiraters gældende lov; eller

(ii) hvor De Forenede Arabiske Emiraters ikke har eller ikke opretholder effektiv myndighedskontrol af luftfartsselskabet; eller

(iii) hvor luftfartsselskabet er majoritetsejet og kontrolleret af statsborgere fra et andet land end De Forenede Arabiske Emirater, og det kan påvises, at udøvelse af trafikrettigheder i medfør af denne overenskomst på en rute, som omfatter en plads i dette andet land, herunder driften af en rute, der markedsføres som eller på anden vis udgør en gennemgående rute, i praksis ville udgøre en omgåelse af begrænsninger af trafikrettigheder pålagt af en bilateral overenskomst vedrørende lufttransport mellem et EU-medlemsland eller Norge og dette andet land; eller

(iv) hvor luftfartsselskabet er majoritetsejet og kontrolleret af statsborgere fra et andet land end De Forenede Arabiske Emirater, og der ikke foreligger bilateral overenskomst om lufttransport mellem et EU-medlemsland eller Norge og dette andet land, og det kan påvises, at de nødvendige trafikrettigheder til udførelse af den foreslåede drift ikke på gensidig vis er

tilgængelige for et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber udpeget af det pågældende EU-medlemsland eller Norge.

(v) hvor luftfartsselskabet undlader at efterkomme love og forskrifter hos den kontraherende part, der tilstår denne driftstilladelse eller disse rettigheder;

(vi) hvor luftfartsselskabet på anden vis undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne vilkår.

I udøvelsen af landets rettigheder i henhold til dette stykke, og uden præjudice for dets rettigheder i medfør af stk. 1 (a) (v) og (vi) i nærværende artikel, skelner De Forenede Arabiske Emirater ikke mellem EU- eller norske luftfartsselskaber på grundlag af nationalitet.

2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse eller suspension af den driftstilladelse, som er omhandlet i denne Artikels stk. 1, eller øjeblikkelig pålæggelse af de betingelser, som deri er nævnt, er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love og forskrifter, udøves denne ret kun efter konsultationer med den anden kontraherende part.

Sådanne konsultationer afholdes indenfor tredive (30) dage fra den dag, hvor den anden kontraherende part modtager skriftlig anmodning herom.

Artikel 5

Benyttelse af lufthavne of faciliteter

1. Ingen kontraherende part påligner et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab højere brugerafgifter end dem, som pålignes dens egne luftfartsselskaber, som driver lufttrafik mellem de kontraherende parters territorier.

Enhver afgift for luftnavigationsfacilteter, som pålignes international trafik udført af luftfartsselskaber, som har driftstilladelse i et af de kontraherende parter, skal være i rimelig relation til omkostningen for den service, som er blevet ydet til det pågældende luftfartsselskab, og opkræves i overensstemmelse med de relevante retningslinjer udstedt af Den Internationale Organisation for Civil Luftfart (ICAO).

2. Ved udførelse af driften af den aftalte trafik er de samme ensartede vilkår gældende for begge kontraherende parters luftfartsselskabers anvendelse af lufthavne, såvel som alle andre faciliteter under deres kontrol.

3. Hver kontraherende part opmuntrer til konsultationer mellem dens kompetente opkrævende myndigheder og de udpegede luftfartsselskaber, som benytter tjenesteydelserne og faciliteterne. Rimeligt varsel om forslag til ændringer i sådanne afgifter gives til sådanne brugere, sammen med relevante underbyggende oplysninger og data, for at sætte dem i stand til at udtrykke deres synspunkter derom før brugerafgifterne ændres.

Artikel 6

Toldafgifter

1. Luftfartøjer, der benyttes i international lufttrafik af et af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber, såvel som deres almindelige udstyr, beholdninger af brændstof og smøreolie og luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i sådanne luftfartøjer, er fritaget for samtlige importbegrænsninger, toldafgifter, undersøgelsesgebyrer og andre afgifter eller direkte eller indirekte skatter ved ankomst til den anden kontraherende parts territorium, forudsat at sådant udstyr, forråd og forsyninger forbliver om bord i luftfartøjet indtil de genudføres.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på ydet tjeneste, er det følgende også fritaget for de skatter, gebyrer og afgifter, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:

   (a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en kontraherende parts område, og bragt ombord inden for rimeligheds grænser, til brug om bord på et afrejsende luftfartøj, der benyttes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab;

   (b) reservedele, herunder motorer, indført på en kontraherende parts område til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer, som benyttes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab; samt

(c) brændstof, smøreolier og tekniske forråd indført til eller leveret på en kontraherende parts område til brug om bord på et luftfartøj benyttet i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, selv når disse forsyninger er beregnet til brug på den del af rejsen, som udføres over området tilhørende den kontraherende part, hvor disse tages ombord.

3. Udstyr og forråd angivet i denne artikels stk. 1 og 2 kan forlanges opbevaret under opsyn eller kontrol af de relevante myndigheder.

4. Fritagelserne i medfør af denne artikels bestemmelser finder også anvendelse i situationer, hvor en kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber har indgået ordninger med et andet luftfartsselskab eller luftfartsselskaber om lån eller overførsel på den anden kontraherende parts område, af de ting, som er specificeret i denne artikels stk. 1 og 2, forudsat at et sådant andet luftfartsselskab eller luftfartsselskaber på samme vis nyder sådanne fritagelser fra den anden kontraherende part.

5. Uagtet bestemmelse med modsat effekt, forhindrer intet i denne overenskomst Danmark i at pålægge, på ikke-diskriminerende grundlag, skatter. opkrævninger, afgifter, gebyrer eller takster på brændstof leveret på landets territorium med henblik på anvendelse i et luftfartøj tilhørende et af De Forenede Arabiske Emirater udpeget luftfartsselskab, der anvendes i drift mellem en plads på Danmarks territorium og en anden plads på Danmarks territorium eller et andet EU-medlemsland eller Norge. I sådant tilfælde ville De Forenede Arabiske Emirater have tilsvarende ret til gensvar uden diskrimination ved pålæggelse af tilsvarende skatter, opkrævninger, afgifter, gebyrer eller takster på brændstof leveret på landets territorium.

Artikel 7

Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr, såvel som de materialer og forsyninger, der beholdes om bord på luftfartøjer fra en kontraherende part, må kun udlosses på den anden kontraherende parts område efter tilladelse fra dette områdes toldmyndigheder. I så fald kan de undergives nævnte myndigheders opsyn, indtil de genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

Artikel 8

Forskrifter for klarering ved indrejse

1. Passagerer på gennemrejse via en kontraherende parts område underkastes kun en meget forenklet told og indrejsekontrol. Bagage og fragt i direkte transit er fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.

2. En kontraherende parts love og forskrifter vedrørende indrejse, klarering, gennemrejse, immigration, pas, told og karantæne opfyldes af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber, og af eller på vegne af disses passagerer, besætninger, fragt og post, ved gennemrejse af, indrejse på, afrejse fra og under ophold på denne kontraherende parts område.

3. Ingen af de kontraherende parter må tilstå sit eget eller noget andet luftfartsselskab noget fortrin i forhold til det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab ved anvendelsen af de love og forskrifter, hvorom der er fastsat bestemmelse i denne artikel.

Artikel 9

Bestemmelser vedrørende kapacitet

1. Hver kontraherende part tillader retfærdig og lige mulighed for begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber til at konkurrere på den internationale lufttransport dækket af denne overenskomst.

2. Hver kontraherende part tager al passende handling indenfor dens jurisdiktion til at bortskaffe alle former for diskrimination eller uretfærdig konkurrencepraksis, som har ugunstig effekt på den konkurrencemæssige stilling af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber.

3. Der er ingen begrænsning af kapacitet og trafikfrekvens og/eller type(r) af luftfartøjer, som anvendes af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber i driften af nogen type af rute (passager, fragt, hver for sig eller kombineret). Hvert udpeget luftfartsselskab har tilladelse til at fastsætte frekvens og kapacitet af den internationale lufttransport, som det tilbyder.

4. Ingen af de kontraherende parter pålægger ensidigt den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber begrænsning af trafikmængde, frekvens eller regelmæssighed af drift, eller af type eller typer af luftfartøjer anvendt i driften, undtaget som det måtte være påkrævet af toldmæssige, tekniske, driftsmæssige eller miljømæssige årsager ifølge ensartede vilkår, som er i overensstemmelse med Konventionens artikel 15.

Artikel 10

Takster

1. Hver kontraherende part tillader et udpeget luftfartsselskab at fastsætte takster på grundlag af kommercielle markedsovervejelser. Ingen kontraherende part kræver, at de udpegede luftfartsselskaber konsulterer andre luftfartsselskaber vedrørende takster, som de anvender eller som de foreslår at anvende.

2. Hver kontraherende part kan forlange forudgående fremlæggelse af priser, som de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber planlægger at anvende ind på eller ud fra landets territorium. Sådan fremlæggelse af, eller på vegne af, de udpegede luftfartsselskaber kan kræves højest 30 dage forud for takstens foreslåede ikrafttrædelsesdato. I enkelte tilfælde kan fremlæggelse tillades med kortere varsel end normalt forlangt. Hvor en kontraherende part tillader et luftfartsselskab at fremlægge en takst med kort varsel, træder taksten i kraft på den foreslåede dato for trafik, som udgår fra den kontraherende parts territorium.

3. Undtaget hvor der er fastsat bestemmelse om andet i denne artikel, skrider ingen kontraherende part til ensidig handling for at hindre indførelse eller opretholdelse af en foreslået takst eller anvendt takst opkrævet af et af en kontraherende parts udpeget luftfartsselskab for international lufttransport.

4. De kontraherende parters indgreb begrænses til:
   (a) Forhindring af takster hvis anvendelse udgør konkurrencebegrænsende adfærd, som har, eller med sandsynlighed eller tilsigtet har, den virkning, at skade en konkurrent eller at udelukke en konkurrent fra en rute;
   (b) beskyttelse af forbrugere imod takster, som er urimeligt høje eller restriktive på grund af misbrug af en dominerende stilling; samt

(c) beskyttelse af udpegede luftfartsselskaber imod kunstigt lave priser.

5. Hvis en kontraherende part finder, at en foreslået takst fremlagt af et af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for international lufttransport ikke stemmer overens med de betragtninger, der er fremsat i denne artikels stk. 4, anmoder denne kontraherende part om konsultationer og underretter den anden kontraherende part om årsagerne til misbilligelsen så snart som muligt. Disse konsultationer afholdes inden for 30 dage regnet fra anmodningens modtagelse, og de kontraherende parter samarbejder med henblik på at sikre de nødvendige oplysninger for bilæggelse af problemet. Hvis de kontraherende parter indgår aftale om en takst vedrørende hvilken der er indgivet misbilligelse, anvender hver kontraherende part sin yderste indsats med henblik på implementering af den indgåede aftale, men hvis parterne ikke opnår enighed, træder den pågældende takst i kraft eller den forbliver i kraft.

6. De takster, der planlægges anvendt af et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber udpeget af De Forenede Arabiske Emirater for transport, der i sin helhed udføres inden for den Europæiske Union er underlagt den Europæiske Unions lovgivning.

Artikel 11

Overførsel af indtjening

1. De kontraherende parter tilstår den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber ret til frit at overføre overskud fra driften indtjent af sådanne luftfartsselskaber på dens territorium i forbindelse med salg af lufttransport, salg af andre supplerende produkter og tjenesteydelser, såvel som kommercielle renter optjent på sådanne indtægter (herunder optjente renter på indeståender, der afventer overførsel). Sådan overførsel udføres i en konvertibel valuta, i overensstemmelse med de forskrifter vedrørende valuta, der er gældende hos den kontraherende part på hvis territorium indtægterne er påløbet. Sådanne overførsler udføres på grundlag af den officielle vekselkurs. Hvor der ikke foreligger en officiel vekselkurs, udføres sådanne overførsler på grundlag af den gældende valutamarkedskurs for løbende betalinger.

2. Hvis en kontraherende part pålægger begrænsninger på overførsel af overskud på driften indtjent af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber, har sidstnævnte ret til at pålægge gensidige begrænsninger på førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber.

3. I tilfælde af, at der foreligger en særskilt aftale mellem de kontraherende parter med henblik på at undgå dobbeltbeskatning, eller i tilfælde hvor der foreligger en særskilt aftale, der fastsætter bestemmelse vedrørende overførsel af midler mellem de to kontraherende parter, er sådan aftale gældende.

Artikel 12

Luftfartsselskabers repræsentation

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber, på grundlag af gensidighed, ret til på sit område at opretholde deres repræsentanter, indbefattet sådant kontor-, administrativt, forretningsmæssigt og teknisk personale uanset nationalitet, der måtte være fornødent til at opfylde det pågældende udpegede luftfartsselskabs behov. Sådan tilladelse tilstås i overensstemmelse med den pågældende kontraherende parts love og forskrifter vedrørende indrejse, ophold og ansættelse.

2. Begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber har ret til at foretage salg af luftbefordring og andre supplerende produkter på den anden kontraherende parts territorium, enten direkte eller gennem agenter. De udpegede luftfartsselskaber har ret til at anvende deres egne transportdokumenter dertil. De kontraherende parter begrænser ikke den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskabers ret til at sælge, og nogen person til at købe, sådan befordring i den lokale eller nogen anden frit vekselbar valuta. Ej heller begrænser en kontraherende part et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskabs ret til at betale dets lokalt påløbne omkostninger i den lokale eller nogen anden frit vekselbar valuta.

3. Alle ovenfor anførte aktiviteter udføres i overensstemmelse med gældende love og forskrifter på den anden kontraherende parts territorium.

Artikel 13

Godkendelse af trafikprogrammer

1. En kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber fremlægger deres trafikprogrammer til godkendelse hos den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder mindst tredive (30) dage forud for påbegyndelsen af driften. Programmet skal i særdeleshed indeholde oplysninger om tidstabeller, trafikfrekvensen samt de typer af luftfartøjer, der vil blive anvendt.

2. Enhver senere ændring foretaget i et godkendt trafikprogram fremlægges også til godkendelse.

Artikel 14

Luftfartøjs- og flyvesikkerhed

1. Hver kontraherende part kan til enhver tid anmode om konsultationer vedrørende de sikkerhedsnormer, som den anden kontraherende part anvender på et hvilket som helst område som relaterer sig til besætninger, luftfartøjer eller disses drift. Sådanne konsultationer finder sted inden for tredive (30) dage fra sådan anmodning.

2. Hvis en kontraherende part efter sådanne konsultationer finder, at den anden kontraherende part ikke på effektiv vis opretholder og pålægger sikkerhedsnormer på et sådant område, som er mindst ligeværdigt svarende til minimumsnormer etableret på dette tidspunkt ifølge konventionen, underretter den første kontraherende part den anden kontraherende part om disse konstateringer, samt de skridt, som anses for nødvendige for opfyldelsen af disse minimumnormer, samt at den anden kontraherende part skal skride til passende korrigerende handling. Den anden parts undladelse af at skride til passende handling inden for femten (15) dage eller sådan længere periode som parterne måtte indgå enighed om, udgør grundlag for anvendelse af denne overenskomsts artikel 4.

3. Uagtet de i konventionens artikel 33 anførte forpligtelser er parterne enige om, at ethvert luftfartøj, anvendt af et af en kontraherende parts udpeget luftfartsselskab eller luftfartsselskaber på trafik ind på eller ud fra en anden kontraherende parts territorium, under ophold på den anden kontraherende parts territorium kan underkastes inspektion udført af den anden kontraherende parts bemyndigede repræsentanter, om bord og rundt om

luftfartøjet for at inspicere gyldigheden af luftfartøjets dokumenter samt dem, som vedrører besætningens medlemmer og luftfartøjets synlige tilstand samt dets udstyr (i denne artikel benævnt "pladsinspektion"), forudsat at dette ikke medfører urimelig forsinkelse.

4. Hvor en sådan pladsinspektion eller række af pladsinspektioner giver anledning til:

a) alvorlig bekymring om, at et luftfartøj, eller driften af et luftfartøj, ikke opfylder de minimumsnormer, som på det pågældende tidspunkt er fastsat i overensstemmelse med konventionen, eller

b) alvorlig bekymring om mangel på effektiv vedligeholdelse og administration af sikkerhedsnormer fastsat på det pågældende tidspunkt i overensstemmelse med konventionen,

er den kontraherende part, der udfører inspektionen berettiget til, med henblik på konventionens artikel 33, at drage den slutning, at de betingelser, hvorunder de certifikater eller licenser angående det pågældende luftfartøj eller det pågældende luftfartøjs besætning er udstedt eller gjort gyldige, eller de betingelser hvorunder det pågældende luftfartøj anvendes i drift, ikke er lig med eller over minimumsnormerne, som er fastsat ifølge konventionen.

5. I tilfælde af, at en repræsentant for det pågældende luftfartsselskab eller de pågældende luftfartsselskaber nægter adgang med henblik på at foretage en pladsinspektion af et luftfartøj, som anvendes i drift af en kontraherende parts luftfartsselskab eller luftfartsselskaber i overensstemmelse med stk. 3 ovenfor, er den anden kontraherende part fri til at antage, at alvorlige bekymringer af den art som henvises til i stk. 4 ovenfor opstår, og at drage de konklusioner, som dette stykke henviser til.

6. De kontraherende parter forbeholder sig ret til med øjeblikkelig virkning at suspendere eller ændre en driftstilladelse udstedt til et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, i tilfælde hvor den første kontraherende part drager den slutning, uanset om det er på grundlag af en pladsinspektion, konsultation eller på anden vis, at øjeblikkelig handling er af afgørende betydning for sikkerheden af et luftfartsselskabs drift.

7. Ethvert indgreb foretaget af en kontraherende part i overensstemmelse med stk. 2 eller stk. 6 ovenfor bringes til ophør, når grundlaget for det pågældende indgreb ophører med at eksistere.

8. Hvor Danmark har udpeget et luftfartsselskab, hvis myndighedskontrol udøves og opretholdes af et andet EU-medlemsland eller Norge. gælder De Forenede Arabiske Emiraters rettigheder ifølge denne overenskomst på lige vilkår med hensyn til vedtagelse, udøvelse eller opretholdelse af sikkerhedsnormer af dette andet EU-medlemsland eller Norge, samt med hensyn til det pågældende luftfartsselskabs driftstilladelse.

Artikel 15

Luftfartssikkerhed

1. Hver kontraherende part bekræfter, at dens forpligtelse overfor den anden kontraherende part til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod ulovlig forstyrrelse udgør en integreret del af denne overenskomst. Hver kontraherende part skal især handle i overensstemmelse med luftfartssikkerhedsbestemmelserne i »Konventionen angående Lovovertrædelser og visse andre Handlinger begået om bord i Luftfartøjer«, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, »Konventionen om Bekæmpelse af Ulovlig Bemægtigelse af Luftfartøjer«, undertegnet i Haag den 16. december 1970, og »Konventionen til Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, samt "Protokol til Bekæmpelse af Ulovlige Voldshandlinger i Lufthavne, der Betjener den Internationale Civile Luftfart, supplerende Konventionen til Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed, udfærdiget i Montreal den 23. september 1971", undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, samt enhver anden multilateral aftale, som styrer civil luftfartssikkerhed, og som er bindende for begge kontraherende parter.

2. De kontraherende parter tilstår efter anmodning hinanden al nødvendig bistand, for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, samt enhver anden trussel mod den civile luftfarts sikkerhed.

3. De kontraherende parter handler, i deres gensidige relationer, i overensstemmelse med de gældende bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed, som er fastsat af den Internationale Organisation for Civil Luftfart og indføjet som tillæg til konventionen. Hver kontraherende part forlanger, at de, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret hos den pågældende kontraherende part, eller de, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer, og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på dens territorium, og de, som driver lufthavne på dens territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

4. Hver kontraherende part anerkender, at luftfartsoperatører kan blive pålagt af den anden kontraherende part at overholde de i denne artikels stk. 3 omhandlede bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed for indflyvning på, udflyvning fra eller ophold på den anden kontraherende parts territorium. Hver kontraherende part sikrer, at passende forholdsregler finder effektiv anvendelse indenfor dens territorium med henblik på at beskytte luftfartøjet og på at undersøge dets passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd forud for samt under ombordstigning eller lastning. Hver kontraherende part skal også give positiv overvejelse til enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødegåelse af en særskilt trussel.

5. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer eller andre ulovlige handlinger mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, deres passagerer og besætning, lufthavns- eller luftnavigationsanlæg, eller ved trussel herom, bistår de kontraherende parter hinanden ved at lette udveksling af oplysninger, samt andre passende forholdsregler, med henblik på hurtig og sikker afslutning af en sådan hændelse eller trussel herom.

Artikel 16

Kombination af transportformer

1. Uagtet nogen anden bestemmelse i denne overenskomst, har udpegede luftfartsselskaber og indirekte leverandører af lufttransport hos begge kontraherende parter tilladelse til uden begrænsning at anvende enhver form for landtransport til og fra pladser i de kontraherende parters territorier eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og indbefattet, hvor det er relevant, ret til at transportere luftfragt i toldoplag

i medfør af gældende love og forskrifter. Sådan luftfragt, uanset om den befordres med landtransport eller med fly, har adgang til lufthavnes told- og behandlingsfaciliteter. Det udpegede luftfartsselskab kan vælge at udføre dets egen landtransport eller yde denne tjeneste gennem ordninger med andre transportfirmaer, herunder landtransport drevet af andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt transport. Sådan kombination af transportformer for fragt kan tilbydes som en enkelt samlet pris for en kombineret luft- og overfladetransportydelse under forudsætning af, at transportkunder ikke gives misvisende oplysninger om fakta vedrørende sådan transport.

2. I forbindelse med international lufttransport har de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber lov til at udbyde passagerrutetrafik under deres eget navn gennem samarbejdsordninger med landtransportoperatører, der besidder passende bemyndigelse til at yde sådan landtransport til og fra enhver plads på de kontraherende parters territorier og hinsides. Landtransportoperatører er ikke underlagt de love og bestemmelser, der regulerer lufttransport, alene på grundlag af, at sådan landtransport udbydes af et luftfartsselskab under dets eget navn. Sådan kombination af transportformer kan tilbydes som en enkelt samlet pris for en kombineret luft- og overfladetransportydelse, under forudsætning af, at passagerer ikke gives misvisende oplysninger om fakta vedrørende sådan transport. Landtransportoperatører er fri til at beslutte, hvorvidt de indgår i samarbejdsordninger som ovenfor anført. I overvejelser af en ordning kan landtransportoperatører tage blandt andet forbrugerinteresser og tekniske, økonomiske, pladsmæssige eller kapacitetsmæssige begrænsende faktorer i betragtning.

3. Alle ovenfor anførte aktiviteter udføres i overensstemmelse med gældende love og forskrifter i kraft på den anden kontraherende parts territorium.

Artikel 17

Konsultationer

Hver kontraherende part kan til enhver tid anmode om konsultationer vedrørende udførelsen, fortolkningen eller ændring af denne overenskomst eller overholdelse af overenskomsten. I medfør af artikel 4, 14 og 15, begynder sådanne konsultationer, som kan finde sted mellem luftfartsmyndigheder, indenfor en periode på tres (60) dage regnet fra

den dato, da den anden kontraherende part modtager en sådan skriftlig anmodning, medmindre de kontraherende parter indgår enighed om noget andet.

Artikel 18

Ændringer

1. Ændringer af denne overenskomst, hvorom de kontraherende parter indgår enighed, træder i kraft på dagen for udveksling af diplomatiske noter, som viser, at begge kontraherende parter har opfyldt alle forfatningsmæssige krav.

2. Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages efter direkte aftale mellem de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder.

3. Denne overenskomst anses, under forudsætning af de nødvendige ændringer, for ændret af de bestemmelser i en international konvention eller multilateral overenskomst, som får bindende virkning for begge kontraherende parter.

Artikel 19

Bilæggelse af tvister

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, søger de kontraherende parter først at bilægge den ved forhandling.

2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at bilægge tvisten ved forhandling, kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse hos en voldgiftsmand, eller tvisten kan, efter anmodning fra en af de kontraherende parter, indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf hver kontraherende part udpeger en, og den tredje vælges af de to således udpegede. Hver af de kontraherende parter udpeger en voldgiftsmand inden for et tidsrum af tres (60) dage fra den dato, hvor den ene kontraherende part ad diplomatisk vej har modtaget en anmodning fra den anden part om tvistens afgørelse ved en sådan voldgiftsdomstol, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges inden for et tidsrum af yderligere tres (60) dage. Hvis en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller hvis den tredje

voldgiftsmand ikke udpeges indenfor det angivne tidsrum, kan en af de kontraherende parter anmode præsidenten for Rådet i Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad tilfældet påkræver. I alle tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredjeland, skal fungere som formand for voldgiftsdomstolen og skal afgøre, hvor voldgiften afholdes. Hvis præsidenten mener, at han er statsborger i et land, som ikke kan anses for neutral i relation til tvisten, skal den længst siddende vicepræsident, som ikke på dette grundlag er diskvalificeret, foretage udpegelsen. Voldgiftsdomstolen når sin afgørelse ved stemmeflerhed.

3. Hver kontraherende part bærer omkostningerne til sin udpegede voldgiftsmand såvel som til sin deltagelse i voldgiftsproceduren. Formandens omkostninger samt enhver anden omkostning bæres ligeligt af de kontraherende parter.

4. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2.

5. Hvis og så længe som en af de kontraherende parter undlader at efterkomme en kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2, kan den anden kontraherende part begrænse, tilbageholde eller tilbagekalde enhver rettighed eller ethvert privilegium, som den har tilstået i medfør af denne overenskomst til den kontraherende part, som er i overtrædelse, eller til et udpeget luftfartsselskab, som er i overtrædelse.

Artikel 20
Registrering

De kontraherende parter registrerer denne overenskomst og dens tillæg, og enhver senere ændring heri, i Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 21
Opsigelse

Hver kontraherende part kan når som helst give skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part om sin beslutning om at bringe denne overenskomst til ophør; sådan meddelelse skal samtidigt videregives til Organisationen for International Civil Luftfart. I

så fald ophører overenskomsten tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af meddelelsen, medmindre opsigelsen efter aftale er trukket tilbage inden udløbet af denne tidsfrist. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, anses opsigelsen for modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

Artikel 22

Ikrafttræden

Denne Overenskomst træder i kraft på undertegnelsesdagen.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndiget dertil, undertegnet denne overenskomst.

Udfærdiget i ABU DHABI den 5 SEPTEMBER 2016
i to eksemplarer på arabisk, dansk og engelsk. I tilfælde af divergerende fortolkning anvendes den engelske tekst.

FOR DE FORENEDE ARABISKE EMIRATERS REGERING

FOR KONGERIGET DANMARKS REGERING

TILLÆG I

1. a) Ruter, som drives af de af Kongeriget Danmarks regering udpegede luftfartsselskaber, i begge retninger:

FRA	MELLEMLIGGENDE PLADSER	TIL	PLADSER HINSIDES
Enhver plads i Danmark	Enhver plads	Enhver plads i De Forenede Arabiske Emirater	Enhver plads

b) Ruter, som drives af de af De Forenede Arabiske Emiraters regering udpegede luftfartsselskaber, i begge retninger:

FRA	MELLEMLIGGENDE PLADSER	TIL	PLADSER HINSIDES
Enhver plads i De Forenede Arabiske Emirater	Enhver plads	Enhver plads i Danmark	Enhver plads

2. Intet hindrer en kontraherende parts udpegede luftfartsselskab i at betjene mellemliggende og/eller hinsides pladser.

3. Intet hindrer en kontraherende parts udpegede luftfartsselskab i at betjene pladser inden for de kontraherende parters territorier i enhver kombination uden udøvelse af trafikrettigheder mellem disse pladser.

4. Befordring af egen stop-over trafik på enhver sektor er tilladt.

5. De kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber har ret til at udøve, i enhver type af rutetrafik (passager, fragt, hver for sig eller kombineret), fulde femtefriheds-trafikrettigheder til/fra enhver mellemliggende og/eller hinsides plads i anvendelse af enhver ruteføring uden nogen begrænsning af nogen art.

6. a) De kontraherende parters udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber kan indgå samarbejdsordninger om markedsføring indbefattet, men ikke begrænset til, blocked-space og/eller code sharing som markedsførende selskab eller som trafikoperatør, med et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber af enhver nationalitet, hvorunder ethvert af de pågældende luftfartsselskaber driver rutetrafik under koden for to eller flere af de pågældende luftfartsselskaber, under forudsætning af, at hver sektor drives af et luftfartsselskab, som besidder rettighederne til at udføre trafik på denne sektor.

b) Hvert luftfartsselskab involveret i code share-ordninger i medfør af dette stykke skal, for enhver billet selskabet sælger, gøre det klart for køber i forbindelse med salget, hvilket luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, der faktisk driver trafik på hver sektor af ruten, samt hvilket luftfartsselskab eller luftfartsselskaber hvormed køberen indgår kontraktlig relation.

c) De kontraherende parters udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber kan også tilbyde code-share rutetrafik mellem enhver plads eller pladser på den anden kontraherende parts territorium, under forudsætning af, at sådan rutetrafik drives af den anden kontraherende parts luftfartsselskab eller luftfartsselskaber i forbindelse med international transport.

TILLÆG II

Liste over andre lande omtalt i denne Overenskomsts artikel 3

(a) Republikken Island (under aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde);

(b) Fyrstendømmet Liechtenstein (under aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde);

(c) Kongeriget Norge (under aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde);

(d) Det Schweiziske Forbund (under aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om lufttransport).