

ACORD
între
GUVERNUL ROMÂNIEI
și
GUVERNUL EMIRATELOR ARABE UNITE
PRIVIND SERVICIILE AERIENE ÎNTRE ȘI DINCOLO DE
TERITORIILE LOR RESPECTIVE

Index al Articolelor

PREAMBUL

Articolul 1 - DEFINIȚII

Articolul 2 - ACORDAREA DREPTURILOR

Articolul 3 - DESEMNAȚIA ȘI AUTORIZAREA

Articolul 4 - REVOCAREA ȘI RESTRICTIONAREA AUTORIZAȚIEI DE
OPERARE

Articolul 5 - PRINCIPIILE CARE REGLEMENTEAZĂ EXPLOATAREA
SERVICIILOR CONVENITE

Articolul 6 - TAXE VAMALE ȘI ALTE TAXE

Articolul 7 - APLICAREA LEGISLAȚIEI ȘI REGLEMENTĂRILOR
NAȚIONALE

Articolul 8 - PARTAJAREA CODURILOR

Articolul 9 - CERTIFICATE DE AERONAVIGABILITATE ȘI COMPETENȚE

Articolul 10 - SIGURANȚA

Articolul 11 - TAXE DE UTILIZARE

Articolul 12 - SECURITATEA AVIAȚIEI

Articolul 13 - ACTIVITĂȚI COMERCIALE

Articolul 14 - TRANSFERUL VENITURILOR

Articolul 15 - APROBAREA ORARIILOR

Articolul 16 - TARIFE

Articolul 17 - SCHIMBUL DE INFORMAȚII

Articolul 18 - CONSULTĂRI

Articolul 19 - SOLUȚIONAREA DIFERENDELOR

Articolul 20 - AMENDAREA ACORDULUI

Articolul 21 - INREGISTRAREA

Articolul 22 - TERMINAREA

Articolul 23 - INTRAREA IN VIGOARE



Preambul

Guvernul României și Guvernul Emiratelor Arabe Unite (denumite în continuare Părți Contractante);

Fiind părți la Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă pentru semnare la Chicago, la 7 decembrie 1944;

Dorind să încheie un acord suplimentar la Convenția menționată și în conformitate cu aceasta, în scopul înființării și operării de servicii aeriene regulate între și dincolo de teritoriile lor respective;

Recunoscând importanța transportului aerian ca un mijloc de realizare și stimulare a prieteniei, înțelegerii și cooperării între popoarele din cele două țări;

Dorind să faciliteze extinderea oportunităților pentru transportul aerian internațional;

Au convenit următoarele :

Articolul 1 – DEFINIȚII

1. În scopul aplicării prezentului acord, în afara cazului în care contextul cere altceva, termenii:

a) "autoritate aeronautică" înseamnă, în cazul Guvernului României, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii; iar în cazul Guvernului Emiratelor Arabe Unite (EAU), Autoritatea Generală a Aviației Civile; sau, în ambele cazuri, orice altă persoană sau organism autorizat să îndeplinească funcțiile exercitate în prezent de autoritățile menționate în legătură cu prezentul acord;

b) "servicii convenite" înseamnă servicii aeriene regulate internaționale între și dincolo de teritoriile respective ale României și Emiratelor Arabe Unite (EAU) pentru transportul pasagerilor, bagajelor și mărfii, separat sau în orice combinație, pentru a fi operate pe rutele specificate în anexa 1;

c) "acord" înseamnă prezentul acord, anexele sale redactate pentru aplicarea acestuia și orice modificare la acord sau la anexele sale;

d) "serviciu aerian", "companie aeriană", "serviciu aerian internațional" și "escală necomercială" au înțelesurile respective care le-au fost atribuite în articolul 96 al Convenției;

e) "anexa 1" va include tabelul de rute anexat la prezentul acord și oricare clauze sau note care apar în această anexă, precum și orice modificare la acestea în conformitate cu prevederile articolului 20 al prezentului acord;

f) "marfa" include poșta;



g) "Convenție" înseamnă "Convenția privind aviația civilă internațională", deschisă pentru semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, și include: (i) orice amendament la aceasta care a intrat în vigoare în baza articolului 94(a) al Convenției și a fost ratificat de ambele Părți Contractante; și (ii) orice anexă sau amendament la acestea adoptate în baza articolului 90 al Convenției, în măsura în care această anexă sau amendament la o anumită dată este în vigoare pentru ambele Părți Contractante;

h) "companii aeriene desemnate" înseamnă o companie aeriană sau companiile aeriene care au fost desemnate și autorizate în conformitate cu articolul 3 al prezentului acord;

i) "tarife" înseamnă prețurile care urmează să fie plătite pentru transportul pasagerilor, bagajelor și mărfii, precum și condițiile în baza cărora se aplică aceste prețuri, cu excepția remunerației și a condițiilor pentru transportul poștei;

j) "teritoriu" în legătură cu un stat are înțelesul care i se atribuie în articolul 2 al Convenției;

k) "taxe de utilizare" înseamnă taxe stabilite pentru companii aeriene de către autoritățile competente sau aprobate de către acestea spre a fi percepute pentru acordarea facilităților de aeroport, bunurilor deținute în proprietate și / sau facilităților pentru navigația aeriană, inclusiv a serviciilor conexe și facilităților pentru aeronave, echipajele acestora, pasageri, bagaje și marfă.

l) "state membre" înseamnă state membre ale Comunității Europene.

2. Anexele la prezentul acord sunt considerate o parte integrală a acestuia.

3. Pentru implementarea prezentului acord, Părțile Contractante vor acționa în conformitate cu prevederile Convenției, în măsura în care aceste prevederi sunt aplicabile serviciilor aeriene internaționale.

Articolul 2 – ACORDAREA DREPTURILOR

1. Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante drepturile menționate în prezentul acord, pentru a permite companiilor aeriene desemnate să stabilească și să opereze serviciile agreate.

2. Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă se vor bucura de următoarele drepturi:

a) de a survola teritoriul celeilalte Părți Contractante, fără aterizare;

b) de a face escale necomerciale pe teritoriul celeilalte Părți Contractante; și

c) de a face escale pe teritoriul celeilalte Părți Contractante cu scopul de a îmbarca și / sau debarca pasageri, bagaje și marfă în trafic internațional, în mod separat sau combinat, în timpul operării serviciilor convenite.



3. În plus, compania / companiile fiecărei Părți Contractante, alta / altele decât cele desemnate în baza articolului 3, vor beneficia de drepturile specificate în alineatele 2(a) și 2(b) ale acestui articol.

4. Nici o prevedere din prezentul articol nu va fi interpretată în sensul de a conferi vreun drept din partea companiilor aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă dreptul de a îmbarca, pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, pasageri, bagaje și marfă transportate contra plată sau în baza unui contract de închiriere și destinate unui alt punct de pe teritoriul acelei Părți Contractante.

5. Dacă datorită unui conflict armat, evoluțiilor sau tulburărilor politice, sau a împrejurărilor speciale și neobișnuite o companie aeriană desemnată de una dintre Părțile Contractante nu are posibilitatea să opereze un serviciu pe ruta sa normală, cealaltă Parte Contractantă va depune toate eforturile posibile pentru a facilita continuarea operării acestui serviciu prin rearanjamente temporare corespunzătoare ale rutelor, după cum este decis în mod reciproc de către Părțile Contractante.

6. Companiile aeriene desemnate vor avea dreptul să utilizeze toate căile aeriene, aeroporturile și alte facilități acordate de Părțile Contractante pe o bază nediscriminatorie.

Articolul 3 - DESEMNAREA ȘI AUTORIZAREA

1. Autoritatea aeronautică a fiecărei Părți Contractante va avea dreptul să desemneze una sau mai multe companii aeriene în scopul operării serviciilor convenite pe rutele specificate și să retragă sau să schimbe desemnarea oricăreia dintre aceste companii sau să înlocuiască o companie desemnată anterior cu o altă companie. Această desemnare poate să specifice scopul autorizației acordate pentru fiecare companie aeriană în legătură cu operarea serviciilor convenite. Desemnările și orice alte schimbări ale acestora vor fi comunicate în scris de autoritatea aeronautică a fiecărei Părți Contractante care a desemnat compania aeriană către autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante.

2. La primirea unei astfel de notificări, înlocuiri sau modificări ale acesteia, și la primirea cererii de la compania aeriană desemnată în forma și modul stabilite, autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante va acorda fără întârziere companiei/ companiilor aeriene astfel desemnate autorizațiile de operare corespunzătoare, cu respectarea prevederilor alineatelor 3 și 4 ale acestui articol.

3. Autoritatea aeronautică a unei Părți Contractante va putea solicita unei companii aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă să-i facă dovada că este în măsură să îndeplinească condițiile prevăzute de legile și reglementările privind operarea serviciilor aeriene internaționale, aplicate în mod normal și rezonabil de această autoritate, în conformitate cu prevederile Convenției.



4. Fiecare Parte Contractantă va acorda autorizația de operare la care se face referire în alineatul 2 al acestui articol, în condițiile în care:

a) în cazul unui transportator aerian desemnat de România:

i. transportatorul aerian este stabilit pe teritoriul României în baza Tratatului de instituire a Comunității Europene și are o licență de operare valabilă acordată de un stat membru în conformitate cu legislația Comunității Europene; și

ii. controlul de reglementare al aceluia transportator aerian este exercitat și asigurat de către statul membru responsabil pentru emiterea Certificatului de operator aerian al acestuia, iar autoritatea aeronautică competentă este identificată în mod clar în desemnare; și

iii. transportatorul aerian are sediul principal al afacerilor pe teritoriul statului membru de la care a primit licența de operare valabilă; și

iv. transportatorul aerian este deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare și este controlat efectiv de către state membre și / sau resortisanți ai statelor membre și/ sau de către alte state listate în anexa 2 și / sau resortisanți ai acestor alte state.

b) în cazul unui transportator aerian desemnat de EAU:

i. transportator aerian este stabilit pe teritoriul EAU și este licențiat în conformitate cu legislația aplicabilă a EAU; și

ii. EAU deține și menține controlul efectiv de reglementare al transportatorului aerian

5. Dacă o companie aeriană a fost astfel desemnată și autorizată, aceasta poate să înceapă oricând operarea serviciilor convenite, în întregime sau în parte, cu condiția stabilirii orarului în conformitate cu prevederile articolului 15 al prezentului acord referitoare la astfel de servicii.

Articolul 4 - REVOCAREA ȘI RESTRICTIONAREA AUTORIZAȚIEI DE OPERARE

1. Autoritatea aeronautică a fiecărei Părți Contractante va avea dreptul, în ceea ce privește o companie aeriană desemnată de cealaltă Parte Contractantă, să revoce o autorizație de operare sau să suspende exercitarea drepturilor specificate în articolul 2 al prezentului acord, sau de a impune, temporar sau permanent, condițiile pe care le consideră necesare pentru exercitarea acelor drepturi:

a) în cazul în care acea compania aeriană nu reușește să se conformeze cu legile și reglementările aplicate în mod normal și rezonabil de către autoritatea aeronautică a Părții Contractante care acordă aceste drepturi în conformitate cu Convenția; sau

b) în cazul în care, în alt mod, compania aeriană nu reușește să opereze în conformitate cu condițiile stabilite în baza prezentului acord; sau

c) 1. în cazul unui transportator aerian desemnat de România:



i) transportatorul aerian nu este stabilit pe teritoriul României în temeiul prevederilor Tratatului de instituire a Comunității Europene sau nu posedă o licență de operare acordată de un stat membru în conformitate cu legislația Comunității Europene; sau

ii) controlul efectiv de reglementare al transportatorului aerian nu este exercitat sau nu este asigurat de statul membru responsabil de emiterea certificatului de operator aerian al acesteia, sau autoritatea aeronautică relevantă nu este identificată în mod clar în desemnare; sau

iii) transportatorul aerian nu are sediul principal pe teritoriul statului membru de la care a primit licența de operare; sau

iv) transportatorul aerian nu este deținut, direct sau prin proprietate majoritară, sau nu este controlat în mod efectiv de către state membre și/ sau de către cetățeni ai statelor membre, și/ sau de către alte state listate în Anexa 2 și/ sau de către cetățeni ai acestor alte state; sau

v) transportatorul aerian deține un certificat de operator aerian eliberat de un alt stat membru și se poate demonstra că prin exercitarea drepturilor de trafic în temeiul prezentului acord pe o rută care cuprinde un punct în acel alt stat membru, inclusiv prin operarea unui serviciu care este comercializat drept serviciu direct sau constituie în alt fel un serviciu direct, transportatorul ar eluda restricțiile privind drepturile de trafic impuse de un acord bilateral privind serviciile aeriene încheiat între EAU și acel alt stat membru; sau

vi) transportatorul aerian deține un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru dar nu există un acord bilateral privind serviciile aeriene între EAU și acel stat membru, și se poate demonstra că drepturile de trafic necesare pentru a desfășura operațiunea propusă nu sunt acordate pe bază de reciprocitate transportatorului sau transportatorilor aerieni desemnați de EAU.

2. în cazul unui transportator aerian desemnat de EAU:

i) transportatorul aerian nu este stabilit pe teritoriul EAU sau nu este licențiat în conformitate cu legea aplicabilă a EAU; sau

ii) EAU nu deține sau nu asigură efectiv controlul de reglementare a transportatorului aerian; sau

iii) transportatorul aerian este deținut prin intermediul unei participații majoritare și este controlat efectiv de către resortisanți ai unui alt stat decât EAU și se poate demonstra că prin exercitarea drepturilor de trafic în temeiul prezentului acord pe o rută care cuprinde un punct în acel alt stat, inclusiv prin operarea unui serviciu care este comercializat drept serviciu direct sau constituie în alt fel un serviciu direct, transportatorul ar eluda restricțiile privind drepturile de trafic impuse de un acord bilateral privind serviciile aeriene încheiat între România și acel alt stat; sau

iv) transportatorul aerian este deținut prin intermediul unei participații majoritare și este controlat efectiv de către resortisanți ai unui alt stat decât EAU dar nu există un acord bilateral privind serviciile aeriene între România și acel alt stat și se poate demonstra că drepturile de trafic necesare pentru a desfășura operațiunea



propusă nu sunt acordate pe bază de reciprocitate transportatorului sau transportatorilor aerieni desemnați de România.

Prin exercitarea dreptului său conform acestui alineat, și fără a se prejudicia drepturile sale conform alineatelor c) I.v) și vi) al prezentului articol, EAU nu vor face discriminare între transportatorii aerieni din Comunitate pe temeuri de naționalitate.

d) în conformitate cu alineatul 6 al articolului 10 și alineatul 10 al articolului 12 din prezentul acord;

e) în cazul în care cealaltă Parte Contractantă nu reușește să ia măsuri corespunzătoare pentru îmbunătățirea siguranței în conformitate cu alineatul 2 al articolului 10 al prezentului acord; sau

f) în oricare caz în care cealaltă Parte Contractantă nu reușește să se conformeze cu orice hotărâre sau prevedere reieșită din aplicarea articolului 19 al prezentului acord;

2. În afară de cazul în care revocarea, suspendarea sau impunerea condițiilor menționate în alineatul 1 al prezentului articol este esențială pentru a preveni alte încălcări ale legilor și reglementărilor, acest drept va fi exercitat numai după consultarea cu autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante, așa cum este prevăzut în articolul 18.

3. În eventualitatea unei acțiuni întreprinse de una dintre Părțile Contractante în baza prezentului articol, drepturile celeilalte Părți Contractante în baza articolului 19 nu vor fi prejudiciate.

Articolul 5 - PRINCIPIILE CARE REGLEMENTEAZĂ OPERAREA SERVICIILOR CONVENITE

1. Fiecare Parte Contractantă va permite pe bază de reciprocitate companiilor aeriene desemnate ale ambelor Părți Contractante să concureze liber în oferirea de transport aerian internațional reglementat în baza prezentului acord.

2. Fiecare Parte Contractantă va întreprinde toate măsurile corespunzătoare în cadrul limitelor sale de jurisdicție pentru eliminarea tuturor formelor de discriminare și anti-concurență sau a practicilor abuzive în exercitarea drepturilor și privilegiilor stabilite în prezentul acord.

3. Nu va exista nici o restricție referitoare la capacitate și numărul de frecvențe și/sau tip (tipuri) de aeronavă pentru a fi operate de către companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă în cadrul oricărui tip de serviciu (pasageri, marfă, separat sau în combinație). Fiecărei companii aeriene desemnată i se permite să determine frecvența, capacitatea pe care aceasta o oferă în cadrul serviciilor convenite.

4. Nici o Parte Contractantă nu va limita în mod unilateral volumul de trafic, frecvențele, regularitatea serviciului sau tipul (tipurile) de aeronavă operate de către compania aeriană desemnată de cealaltă Parte Contractantă, cu excepția cazului în care



este necesar datorită cerințelor vamale, tehnice, operaționale sau de mediu în baza condițiilor uniforme în conformitate cu articolul 15 al Convenției.

5. Nici o Parte Contractantă nu va impune companiei aeriene desemnată de cealaltă Parte Contractantă, un drept preferențial de refuz, un procent de partajare, o taxă pentru abținerea de la obiecții sau orice altă cerință cu privire la capacitate, frecvențe sau trafic, care ar fi în contradicție cu scopurile prezentului acord.

Articolul 6 - SCUTIREA DE TAXE VAMALE ȘI ALTE TAXE

1. Fiecare Parte Contractantă scutește companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă de restricții la import, de plata drepturilor de import / export, taxelor directe sau indirecte, tarifelor de inspecție și a oricăror alte taxe naționale și / sau locale privind aeronavele, precum și echipamentul lor obișnuit, rezervele de carburanți și lubrifianți, echipamentul de întreținere, setul de scule al aeronavei, rezervele tehnice consumabile, piesele de schimb inclusiv motoarele, proviziile de bord incluzând, fără limitarea însă la astfel de produse cum ar fi alimente, băuturi, lichioruri, produse din tutun și alte produse destinate vânzării către pasageri sau utilizării de către aceștia în timpul zborului și alte produse destinate sau utilizate numai pentru operarea sau deservirea aeronavei utilizate de o astfel de companie desemnată care operează serviciile convenite, precum și stocul de bilete imprimate, scrisorile pentru transport aerian, uniforme personalului, computerele și imprimantele de bilete utilizate de compania aeriană desemnată pentru rezervări și emiteri de bilete, orice materiale tipărite pe care este imprimată sigla companiei aeriene desemnate, precum și materialele publicitare și promoționale obișnuite distribuite fără plată de către această companie aeriană desemnată.

2. Scutirile acordate în baza acestui articol se vor aplica bunurilor la care se face referire în alineatul 1 al prezentului articol care sunt:

a) introduse în teritoriul unei Părți Contractante de către o companie aeriană desemnată a celeilalte Părți Contractante sau în numele acestei companii;

b) păstrate la bordul aeronavei unei companii aeriene desemnată de o Parte Contractantă de la sosirea în și până la plecarea din teritoriul celeilalte Părți Contractante și / sau sunt consumate în timpul zborului deasupra acelu teritoriu;

c) luate la bordul aeronavei companiei aeriene desemnate a unei Părți Contractante, pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, în scopul utilizării în cadrul operării serviciilor convenite, indiferent dacă aceste bunuri sunt ori nu sunt utilizate sau consumate în întregime sau în parte în cadrul teritoriului Părții Contractante care acordă scutirea, cu condiția ca aceste bunuri să nu fie înstrăinate pe teritoriul acelei Părți Contractante.



3. Echipamentul obișnuit existent la bord, precum și materialele și proviziile reținute la bordul aeronavelor operate de compania aeriană desemnată a unei Părți Contractante pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte Părți Contractante numai cu aprobarea autorităților vamale ale acelei celeilalte Părți Contractante. În acest caz, astfel de echipamente și bunuri vor beneficia de scutirile stipulate la alineatul 1 al acestui articol cu condiția ca acestea să poată fi plasate sub supravegherea acestor autorități până când ele vor fi re-exportate sau se va dispune altfel în conformitate cu reglementările vamale.

4. Scutirile acordate în baza acestui articol vor fi de asemenea disponibile în situațiile în care companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante au intrat în aranjamente cu altă companie sau cu alte companii aeriene, pentru împrumutul sau transferarea în teritoriul celeilalte Părți Contractante, a echipamentului utilizat în mod regulat și a celorlalte bunuri la care se face referire în alineatul 1 al acestui articol, cu condiția ca acea altă companie aeriană/ companii aeriene să beneficieze de scutire/ scutiri similare acordate de către cealaltă Parte Contractantă.

5. Nici o dispoziție din prezentul acord nu va împiedica România să aplice pe baze nediscriminatorii impozite, prelevări, taxe speze sau redevențe pe carburantul furnizat pe teritoriul său, destinat să fie utilizat de o aeronavă a unui transportator aerian desemnat de EAU care operează între România și un alt punct din teritoriul altui stat membru al Comunității Europene. Într-un astfel de caz, Emiratele Arabe Unite dispun de un drept similar de aplica, pe bază de reciprocitate și fără discriminare, impunerea de impozite, prelevări, taxe speze sau redevențe similare pe carburantul furnizat pe teritoriul său.

Articolul 7 - APLICAREA LEGILOR NAȚIONALE ȘI REGLEMENTĂRILOR

1. Legile, reglementările și procedurile unei Părți Contractante referitoare la intrarea pe, șederea pe sau plecarea de pe teritoriul său a aeronavelor angajate în navigația aeriană internațională, sau cele referitoare la operarea și navigația acestor aeronave pe timpul cât se găsesc în limitele teritoriului său, se vor aplica aeronavelor companiei/companiilor aeriene operate de cealaltă Parte Contractantă fără deosebire de naționalitate și vor fi respectate de aceste aeronave la intrarea în, plecarea din sau în timp ce se află pe teritoriul acelei Părți Contractante.

2. Legile, reglementările și procedurile unei Părți Contractante referitoare la intrarea pe, șederea pe sau plecarea de pe teritoriul său a pasagerilor, bagajelor, membrilor echipajului și mărfii, transportate la bordul aeronavei, cum ar fi reglementări referitoare la intrare, curățenie, securitatea aviației, imigrare, pașapoarte, vamă, monedă, sănătate, carantină și măsuri sanitare sau, în cazul poștei, legi și reglementări poștale, vor fi respectate de pasageri, membrii echipajului și cu privire la bagaje și marfă, de la intrarea în și până la plecarea din, precum și în timpul în care se află pe teritoriul primei Părți Contractante.



3. Nici o Parte Contractantă nu poate acorda vreun drept preferențial companiei / companiilor sale proprii sau altei/ altor companii în aplicarea legilor sau reglementărilor prevăzute în prezentul articol.

4. Pasagerii, bagajele și marfa în tranzit direct peste teritoriul uneia dintre Părțile Contractante și care nu părăsesc zonele aeroportului rezervate pentru acest scop, vor face doar obiectul unui control simplificat, cu excepția măsurilor de securitate împotriva violenței, pirateriei aeriene, controlului narcoticelor. Aceste bagaje și marfa vor fi admise fără plata drepturilor de import/ export, taxe de accize și alte taxe naționale similare și/ sau taxe și impozite locale.

Articolul 8 – PARTAJAREA CODURILOR

1. Oricare companie/ companii aeriene desemnate pot, fie ca transportator de marketing, fie ca transportator operațional să intre liber în aranjamente de cooperare pe piață care includ dar nu se limitează la rezervări de locuri și/ sau partajare de coduri cu:

- oricare companie sau companii ale celeilalte Părți Contractante;
- oricare companie sau companii ale unei țări terțe, cu condiția ca acea țară terță să autorizeze sau să permită aranjamente comparabile cu companiile aeriene ale celeilalte Părți Contractante cu privire la serviciile către, dinspre și via această țară terță.

2. Înainte de a oferi servicii pe baza partajării codurilor, partenerii care partajează codurile vor conveni cu privire la partea care va fi responsabilă în ceea ce privește răspunderea asigurării și problemele referitoare la consumatori, securitate, siguranță și facilități. Acordul care stabilește acești termeni va fi înregistrat la ambele autorități aeronautice înainte de implementarea aranjamentelor privind partajarea codurilor.

3. Astfel de aranjamente vor fi acceptate de către autoritățile aeronautice în cauză, cu condiția ca toate companiile aeriene implicate în aceste aranjamente să dețină drepturi de trafic corespunzătoare și/ sau autorizații.

4. În eventualitatea unui aranjament de partajare a codurilor, transportatorul de marketing trebuie să se asigure în ceea ce privește fiecare bilet vândut că, la punctul de vânzare se evidențiază în mod clar cumpărătorului care companie va opera de fapt pe fiecare tronson al serviciului și cu care companie sau companii aeriene intră cumpărătorul în relații contractuale.

5. Compania/ companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă pot de asemenea să ofere servicii pe baza partajării codurilor între oricare punct/ puncte de pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, cu condiția ca astfel de servicii să fie operate de o companie sau de companiile aeriene ale celeilalte Părți Contractante.



Articolul 9 – CERTIFICATE DE NAVIGABILITATE ȘI DE COMPETENȚĂ

1. Certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele emise sau validate de o Parte Contractantă și aflate încă în vigoare, vor fi recunoscute ca fiind valide de cealaltă Parte Contractantă în scopul operării serviciilor convenite, cu condiția ca totdeauna astfel de certificate sau licențe să fi fost emise sau validate, potrivit și în conformitate cu standardele minime stabilite în baza Convenției.
2. Totuși, fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul să refuze să recunoască, pentru zboruri deasupra propriului său teritoriu, certificate de competență și licențe acordate propriilor săi cetățeni de către cealaltă Parte Contractantă.
3. Dacă privilegiile sau condițiile licențelor sau certificatelor emise sau validate de o Parte Contractantă permit o diferență față de standardele stabilite în baza Convenției, indiferent dacă aceste diferențe au fost sau nu înregistrate la Organizația Aviației Civile Internaționale, autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante poate cere, fără a prejudicia drepturile primei Părți Contractante în baza articolului 10(2), consultării cu autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante în conformitate cu articolul 18, cu scopul de a fi încredințate că procedul în discuție este acceptabil pentru ele. Nerealizarea unui acord satisfăcător va constitui temeiul pentru aplicarea articolului 4 (1) al prezentului acord.

Articolul 10 - SIGURANȚA

1. Fiecare Parte Contractantă poate să ceară, oricând, consultări cu privire la standardele de siguranță adoptate de către cealaltă Parte Contractantă, în orice domeniu referitor la echipaje, aeronave sau operarea lor. Aceste consultări vor avea loc în decurs de 30 (treizeci) de zile de la data primirii unei astfel de cereri.
2. Dacă, urmare acestor consultări, o Parte Contractantă constată că cealaltă Parte Contractantă nu respectă și nu utilizează în mod efectiv, în orice astfel de domeniu, standarde privind siguranța aviației care să fie cel puțin egale cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției, prima Parte Contractantă va notifica celeilalte Părți Contractante aceste constatări, precum și măsurile care sunt considerate necesare pentru a se conforma cu acele standarde minime, iar această cealaltă Parte Contractantă va întreprinde acțiuni corective adecvate în acest sens. Dacă cealaltă Parte Contractantă nu reușește să întreprindă acțiuni corective adecvate în decurs de 15 (cincisprezece) zile de la primirea unei astfel de notificări, sau într-o perioadă mai lungă care poate fi convenită, această situație va constitui motivul pentru aplicarea prevederilor articolului 4 (1) al prezentului acord.



3. S-a convenit că oricare aeronavă operată de o companie aeriană a unei Părți Contractante pe rutele spre sau dinspre teritoriul celeilalte Părți Contractante, poate, cât timp se află în limitele teritoriului acestei celeilalte Părți Contractante, să fie controlată de către reprezentanții autorizați ai acestei celeilalte Părți Contractante, atât la bordul cât și împrejurul aeronavei, pentru a verifica atât valabilitatea documentelor aeronavei, cât și ale echipajului său, precum și starea vizibilă a aeronavei și a echipamentelor sale (în acest articol numită "inspecție pe rampă"), cu condiția ca aceste controale să nu producă întârzieri nejustificate.

4. Dacă orice inspecție pe rampă sau o serie de asemenea inspecții pe rampă dau naștere la:

- a) suspiciuni serioase privind faptul că aeronava sau operarea acesteia nu corespund cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției, sau
- b) suspiciuni serioase privind lipsa de menținere și administrare efectivă a standardelor de siguranță stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției,

Partea Contractantă care efectuează inspecția va fi liberă să tragă concluzia, în sensul articolului 33 al Convenției, că cerințele în baza cărora certificatul sau licențele privind acea aeronavă sau echipajul acelei aeronave au fost eliberate sau validate, sau că cerințele în baza cărora este operată acea aeronavă, nu sunt egale sau superioare standardelor minime stabilite în conformitate cu prevederile Convenției.

5. În eventualitatea în care accesul necesar pentru efectuarea unei inspecții pe rampă a unei aeronave operată de o companie a uneia dintre Părțile Contractante, în conformitate cu prevederile alineatului 3 al prezentului articol, este refuzat de către un reprezentant al acelei companii aeriene, cealaltă Parte Contractantă va fi liberă să deducă că există suspiciuni serioase, de tipul celor la care s-a făcut referire în alineatul 4 al prezentului articol, și să tragă concluziile menționate în acel alineat.

6. Fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul de a suspenda sau modifica imediat autorizația de operare a unei companii sau a companiilor aeriene ale celeilalte Părți Contractante, în cazul în care prima Parte Contractantă concluzionează, fie în urma unei inspecții pe rampă, fie a unei serii de inspecții pe rampă, a unui refuz al accesului pentru inspecție pe rampă, a consultărilor sau în alt mod, că acțiunea imediată este esențială pentru siguranța operării unei companii aeriene.

7. Orice acțiune, întreprinsă de către una dintre Părțile Contractante în conformitate cu prevederile alineatelor 2 sau 6 ale prezentului articol, va fi suspendată în momentul în care motivul întreprinderii acelei acțiuni încetează să existe.

8. Atunci când România a desemnat o companie aeriană al cărei control de reglementare este exercitat și asigurat de un alt stat membru, drepturile EAU în baza prevederilor privind siguranța din prezentul acord, se vor aplica în mod egal cu privire la



adoptarea, aplicarea sau menținerea standardelor de siguranță de către acel stat membru, precum și în ceea ce privește autorizația de operare a acelei companii aeriene.

Articolul 11 – TAXE DE UTILIZARE

1. Fiecare Parte Contractantă va întreprinde toate eforturile pentru a se asigura că taxele de utilizare impuse sau care se permit a fi impuse companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, de către organismele lor de impozitare competente, pentru utilizarea aeroporturilor și a celorlalte facilități de aviație, sunt juste și rezonabile. Aceste taxe vor avea la bază principii economice temeinice și nu vor fi mai mari decât acelea plătite de alte companii aeriene pentru astfel de servicii.

2. Nici o Parte Contractantă nu va acorda drepturi preferențiale, cu privire la taxele de utilizare, pentru compania / companiile sale proprii sau pentru altă/ alte companii angajate în servicii aeriene internaționale similare și nu va impune sau nu va permite să fie impuse, în ceea ce privește compania/ companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, taxe de utilizare mai mari decât acelea impuse pentru compania/ companiile sale proprii care operează servicii aeriene internaționale similare, utilizând o aeronavă similară, precum și facilitățile și serviciile asociate.

3. Fiecare Parte Contractantă va încuraja consultările între organismele sale de taxare competente și companiile aeriene desemnate care utilizează serviciile și facilitățile. O notificare rezonabilă va fi transmisă ori de câte ori este posibil către astfel de utilizatori, referitoare la orice propunere pentru schimbări ale taxelor de utilizare, împreună cu informația și datele relevante de susținere, pentru a permite acestora să își exprime punctele lor de vedere înainte de revizuirea taxelor.

Articolul 12 - SECURITATEA AVIAȚIEI

1. În conformitate cu drepturile și obligațiile care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită face parte integrantă din prezentul Acord.

2. Fără a limita aplicabilitatea generală a drepturilor și obligațiilor care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante vor acționa în special în conformitate cu prevederile "*Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor*", încheiată la Tokyo, la 14 septembrie 1963, "*Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor*", semnată la Haga la 16 decembrie 1970,



"Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra siguranței aviației civile", încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971 și a "Protocolului pentru reprimarea actelor ilicite de violență la aeroporturile care deservește aviația civilă internațională adițional la Convenția pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra siguranței aviației civile încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971", semnat la Montreal la 24 februarie 1988, precum și a oricărui alt acord aplicabil cu privire la securitatea aviației civile, obligatoriu pentru ambele Părți Contractante.

3. Părțile Contractante își vor acorda reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite îndreptate împotriva siguranței acestor aeronave, pasagerilor și echipajelor lor, aeroporturilor și instalațiilor de navigație aeriană, precum și a oricărei alte amenințări importante îndreptate împotriva securității aviației civile.

4. În relațiile reciproce, Părțile Contractante vor acționa în conformitate cu prevederile referitoare la securitatea aeronautică, stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca anexe la Convenție, în măsura în care aceste prevederi se aplică Părților Contractante.

5. În plus, Părțile Contractante vor cere operatorilor aeronavelor înmatriculate în registrele lor sau operatorilor aeronavelor care își au sediul principal sau reședința permanentă pe teritoriul lor, precum și operatorilor aeroporturilor situate pe teritoriul lor, să acționeze în conformitate cu aceste prevederi referitoare la securitatea aeronautică dacă sunt aplicabile Părților Contractante.

6. Fiecare Parte Contractantă este de acord că acestor operatori de aeronave li se poate cere să respecte prevederile privind securitatea aeronautică, la care s-a făcut referire în alineatul 4 al prezentului articol, aplicate de cealaltă Parte Contractantă la intrarea în, ieșirea din sau în timp ce se află pe teritoriul acelei celeilalte Părți Contractante.

7. Fiecare Parte Contractantă va garanta că pe teritoriul său se aplică în mod efectiv măsuri pentru protecția aeronavelor și pentru controlul de securitate al pasagerilor și echipajelor acestora și se realizează controalele de securitate corespunzătoare ale bagajelor de mână și de cală, mărfii și proviziilor de bord, înaintea îmbarcării sau încărcării. Fiecare Parte Contractantă este de asemenea de acord să examineze, în spirit favorabil, orice cerere care îi este adresată de către cealaltă Parte Contractantă pentru măsuri speciale rezonabile de securitate în scopul de a face față unei amenințări deosebite.

8. Atunci când se produce un incident sau există o amenințare de săvârșire a unui act de capturare ilicită a aeronavelor civile, sau se săvârșesc alte acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor sau a instalațiilor de navigație aeriană, Părțile Contractante se vor ajuta reciproc prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare, cu scopul de a pune capăt



unui astfel de incident sau amenințări cât mai rapid posibil, cu un risc minim de amenințare a vieții datorat unui astfel de incident sau amenințare.

9. Fiecare Parte Contractantă va lua măsurile pe care le consideră aplicabile, cu scopul de a se asigura că o aeronavă a celeilalte Părți Contractante supusă unui act de capturare ilicită sau altor acte de intervenție ilicită, care a aterizat pe teritoriul său, este reținută la sol, în afară de cazul în care decolarea sa este impusă de obligația primordială de a proteja viețile pasagerilor și echipajului acesteia.

10. În cazul în care o Parte Contractantă are temeiuri rezonabile să creadă că cealaltă Parte Contractantă nu a aplicat prevederile prezentului articol, autoritatea aeronautică a primei Părți Contractante poate cere consultări imediate cu autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante. Nerealizarea unui acord satisfăcător în termen de 15 (cincisprezece) zile de la data prezentării unei astfel de cereri va constitui temeiul pentru aplicarea alineatului (1) al articolului 4 al prezentului acord. Dacă existența unei urgențe o impune, o Parte Contractantă poate să întreprindă o acțiune interimară în baza alineatului (1) al articolului 4 înainte de expirarea termenului de 15 zile. Orice acțiune întreprinsă în conformitate cu acest paragraf va fi întreruptă în cazul conformării celeilalte Părți Contractante cu prevederile privind securitatea din prezentul articol.

Articolul 13 - ACTIVITĂȚI COMERCIALE

1. Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă vor avea dreptul de a înființa pe teritoriul celeilalte Părți Contractante agenții în scopul promovării transportului aerian și vânzarea documentelor de transport, precum și a produselor aferente necesare pentru efectuarea transportului aerian.

2. Companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante vor avea dreptul, în conformitate cu legile și reglementările celeilalte Părți Contractante referitoare la intrare, rezidență și angajare, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte Părți Contractante acel personal propriu managerial, comercial, operațional, de vânzări, tehnic, precum și alt personal și reprezentanți, după cum este necesar în legătură cu efectuarea transportului aerian.

3. Fiecare Parte Contractantă va acorda cu minimum de întârziere, până la limita compatibilă cu legile și reglementările sale, autorizația de angajare necesară, viza sau alte documente similare pentru astfel de personal.

4. Aceste cerințe privind reprezentanții și personalul, menționate în alineatul 2 al prezentului articol, pot fi satisfăcute, în funcție de opțiunea companiei aeriene desemnate, prin personal propriu sau de altă naționalitate sau prin utilizarea serviciilor oricărei alte companii aeriene, organizații sau companii care operează pe teritoriul



celeilalte Părți Contractante și a fost autorizată să efectueze astfel de servicii pe teritoriul acelei celeilalte Părți Contractante.

5. Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă vor avea dreptul să se angajeze direct în vânzarea transportului aerian și a produselor aferente pe teritoriul celeilalte Părți Contractante sau, în funcție de opțiunea sa, prin intermediul agenților. În acest scop, companiile aeriene desemnate vor avea dreptul să folosească propriile sale documente de transport. Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă vor avea dreptul să vândă, și orice persoană va fi liberă să achiziționeze astfel de transport aerian și produsele sale aferente în monedă locală sau în oricare altă monedă liber convertibilă.

6. Companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante vor avea dreptul să plătească în monedă locală pentru cheltuielile lor locale pe teritoriul celeilalte Părți Contractante sau, cu condiția conformării cu reglementările privind moneda locală, în oricare altă monedă liber convertibilă.

7. Fără a ține seama de oricare altă prevedere a prezentului Acord, companiile aeriene desemnate și furnizorii indirecti de transport aerian de marfă ai ambelor Părți Contractante, vor avea dreptul să angajeze fără restricție, în legătură cu transportul aerian internațional, orice transport de suprafață pentru marfa destinată transportului aerian către sau dinspre puncte aflate în teritoriile Părților Contractante sau în țări terțe, inclusiv transportul către sau dinspre toate aeroporturile cu facilități pentru control vamal, precum și dreptul, acolo unde poate fi aplicabil, de a transporta marfă destinată transportului aerian în vrac, în baza legilor și reglementărilor aplicabile. Astfel de transport al mărfii destinată transportului aerian, indiferent dacă este deplasată la sol sau prin aer, va avea acces la facilitățile aeroportuare de procesare și de control vamal. Companiile aeriene desemnate pot alege să efectueze propriul lor transport de suprafață sau să îl furnizeze prin aranjamente cu alte companii de transport de suprafață, inclusiv transportul de suprafață operat de alte companii aeriene și de furnizorii indirecti ai transportului aerian de marfă. Astfel de servicii intermodale pentru marfă pot fi oferite la un singur preț global pentru transportul combinat, aerian și de suprafață, cu condiția ca transportatorii să nu fi fost induși în eroare în privința faptelor referitoare la astfel de transport.

8. În legătură cu transportul aerian internațional, companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante vor avea dreptul să ofere servicii pentru pasageri prin aranjamente de cooperare cu furnizorii de transport de suprafață care dețin autorizarea corespunzătoare de a oferi astfel de transport de suprafață către sau dinspre oricare puncte aflate în teritoriile Părților Contractante sau mai departe. Furnizorilor de transport de suprafață nu li se vor aplica legile și reglementările care guvernează transportul aerian. Astfel de servicii intermodale pot fi oferite la un singur preț global pentru transportul combinat, aerian și de suprafață, cu condiția ca pasagerii să nu fi fost induși în eroare în privința faptelor referitoare la astfel de transport. Furnizorii de transport de



suprafață au dreptul să decidă dacă să intre în aranjamentele de cooperare la care s-a făcut referire mai sus. Pe parcursul luării deciziei cu privire la oricare aranjament particular, furnizorii de transport de suprafață pot lua în considerare, printre alte lucruri, interesul consumatorilor și constrângerile tehnice, economice, de spațiu sau de capacitate.

9. Toate activitățile la care s-a făcut referire mai sus vor fi desfășurate în conformitate cu legile și reglementările aplicabile în vigoare pe teritoriul celeilalte Părți Contractante.

Articolul 14 - TRANSFERUL VENITURILOR

1. Fiecare Parte Contractantă acordă companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă dreptul de transfer liber al excedentului dintre venituri și cheltuieli realizat de aceste companii aeriene pe teritoriul său, în legătură cu vânzarea transportului aerian, precum și a profitului comercial câștigat din astfel de venituri (inclusiv profitul câștigat de la depozite care așteaptă să fie transferate). Aceste transferuri vor fi efectuate în oricare monedă convertibilă, în conformitate cu reglementările privind schimbul valutar extern al Părții Contractante pe teritoriul căreia au fost realizate veniturile. Un astfel de transfer se va efectua pe baza ratelor oficiale de schimb valutar sau acolo unde nu există rate oficiale de schimb valutar, aceste transferuri se vor efectua pe baza ratelor predominante de schimb valutar de pe piață, aplicabile pentru plăți curente.

2. Dacă o Parte Contractantă impune restricții cu privire la transferul excedentului dintre venituri și cheltuieli de către companiile aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante, aceasta din urmă va avea dreptul să impună restricții pe bază de reciprocitate pentru companiile aeriene desemnate ale primei Părți Contractante.

3. În eventualitatea că există un acord special între Părțile Contractante pentru evitarea dublei impuneri sau, în cazul unde există un acord special între Părțile Contractante care guvernează transferul veniturilor, un astfel de acord va prevala.

Articolul 15 – APROBAREA ORARIILOR

1. Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă vor supune pentru aprobare la autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante, orariile serviciilor pe care le preconizează, înainte de inaugurarea lor, specificând frecvența, tipul aeronavei și perioada de validitate. Această cerință se va aplica în același mod la oricare modificare a acestora.



2. Dacă o companie aeriană desemnată dorește să opereze zboruri ad-hoc suplimentare față de cele existente în orariile aprobate, aceasta va obține în prealabil permisiunea autorității aeronautice în cauză, care va acorda unei astfel de cereri o considerație pozitivă și favorabilă.

Articolul 16 – TARIFE

1. Fiecare Parte Contractantă va permite ca tarifele să fie stabilite de către fiecare companie aeriană desemnată, pe baza considerațiilor comerciale de piață ale acesteia. Nici o Parte Contractantă nu va cere companiilor aeriene desemnate să se consulte cu alte companii aeriene cu privire la tarifele pe care le percep sau intenționează să le perceapă.

2. Fiecare Parte Contractantă poate cere înregistrarea în avans la autoritățile sale aeronautice, a prețurilor care urmează să fie percepute către sau dinspre teritoriul său de către companiile aeriene desemnate ale ambelor Părți Contractante. Această înregistrare de către companiile aeriene desemnate sau în numele acestora, nu poate fi cerută cu mai mult de 30 de zile înainte de data propusă pentru a intra în vigoare. În cazuri individuale, înregistrarea poate fi permisă cu o perioadă de notificare mai redusă decât este cerută în mod normal. Dacă o Parte Contractantă permite unei companii aeriene să înregistreze un preț cu o perioadă de notificare mai redusă, prețul va intra în vigoare la data propusă pentru traficul având originea în teritoriul acelei Părți Contractante.

3. În afară de cazul în care este prevăzut altfel în prezentul articol, nici una dintre Părțile Contractante nu va acționa unilateral pentru a împiedica inaugurarea sau continuarea unui preț propus pentru a fi perceput sau care este perceput de către o companie aeriană a unei Părți Contractante pentru transport aerian internațional.

4. Intervenția unei Părți Contractante se va limita la:

a) preîntâmpinarea tarifelor a căror aplicare constituie un comportament anticoncurențial care are, sau este probabil să aibă, sau se intenționează să aibă efectul de a paraliza un competitor sau de a exclude un competitor de pe o rută;

b) protejarea consumatorilor față de prețuri care sunt în mod nerezonabil ridicate sau restrictive, datorită abuzării de o poziție dominantă; și

c) protejarea companiilor aeriene desemnate față de prețuri care sunt scăzute în mod artificial.

5. Dacă o Parte Contractantă consideră că un preț propus să fie perceput pentru transportul aerian internațional de către o companie aeriană a unei Părți Contractante, este incompatibil cu considerentele stabilite la alineatul 4 al prezentului articol, aceasta va cere consultări și va notifica celeilalte Părți Contractante, cât mai curând posibil, motivele insatisfacției sale. Aceste consultări se vor ține nu mai târziu de 30 de zile de la data primirii cererii și Părțile Contractante vor coopera în vederea asigurării informațiilor necesare pentru soluționarea rezonabilă a chestiunii. Dacă Părțile Contractante ajung la



un acord cu privire la un preț pentru care a fost dată o notificare de insatisfacție, fiecare Parte Contractantă va depune toate eforturile pentru a pune acordul în aplicare. Fără un astfel de acord mutual referitor la controversă, prețul existent anterior va continua să fie în vigoare.

6. Tarifele percepute de către compania/ companiile aeriene desemnate de către EAU pentru transportul efectuat în totalitate în cadrul Comunității Europene, vor fi supuse legislației Comunității Europene.

7. Fără a ține seama de prevederile din alineatul 6 al prezentului articol, compania/ companiile aeriene desemnate de către EAU vor avea permisiunea să se alinieze la prețurile percepute de către alte companii aeriene, pentru transportul efectuat în totalitate în cadrul Comunității Europene.

Articolul 17 – SCHIMBUL DE INFORMAȚII

1. Autoritățile aeronautice ale ambelor Părți Contractante vor schimba, cât de repede posibil, informații cu privire la autorizațiile curente acordate companiilor aeriene pe care le-au desemnat pentru a efectua servicii către, prin și dinspre teritoriul celeilalte Părți Contractante. Acestea vor include copii ale certificatelor și autorizațiilor curente pentru servicii pe rutele propuse, împreună cu modificările sau deciziile de exceptare.

2. Autoritățile aeronautice ale fiecărei Părți Contractante vor furniza autorităților aeronautice ale celeilalte Părți Contractante, la cererea acestora, astfel de declarații periodice sau de alt fel cu privire la statistica traficului încărcat din și descărcat în teritoriul celeilalte Părți Contractante, solicitate într-un mod rezonabil.

Articolul 18 – CONSULTĂRI

1. Într-un spirit de strânsă colaborare, autoritățile aeronautice ale Părților Contractante se vor consulta din când în când între ele în scopul de a asigura implementarea prevederilor prezentului acord și conformarea satisfăcătoare cu acestea, iar fiecare Parte Contractantă poate cere oricând consultări privind implementarea, interpretarea, aplicarea sau amendarea prezentului acord.

2. Sub rezerva articolelor 4, 10 și 12, astfel de consultări care pot avea loc prin discuții sau corespondență, vor începe într-un interval de 60 (șaizeci) de zile de la data primirii unei astfel de cereri, în afară de cazul în care s-a convenit altfel de către ambele Părți Contractante.



Articolul 19 – SOLUȚIONAREA DIFERENDELOR

1. În cazul apariției unui diferend între Părțile Contractante referitor la interpretarea sau aplicarea prezentului acord, Părțile Contractante se vor strădui, în primul rând, să îl soluționeze prin negociere.

2. Dacă Părțile Contractante nu ajung la o soluționare prin negociere, la cererea oricăreia dintre Părțile Contractante, diferendul va fi supus pentru a se lua o hotărâre unui tribunal format din trei judecători, care va fi constituit după cum urmează:

a) în intervalul de 60 de zile de la primirea unei cereri pentru arbitraj, fiecare Parte Contractantă va numi un judecător. În intervalul de 60 de zile de la numirea celui de al doilea judecător, un cetățean al unui stat terț care va acționa ca președinte al tribunalului, va fi nominalizat ca cel de al treilea judecător de către ceilalți doi judecători numiți;

b) dacă o numire nu a fost făcută în cadrul limitelor de timp specificate mai sus, oricare dintre Părțile Contractante poate solicita președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să facă numirea necesară într-un interval de 30 de zile. Dacă președintele are aceeași naționalitate cu aceea a uneia dintre Părțile Contractante, numirea va fi făcută de vicepreședintele cel mai în vârstă, care nu este descalificat din același motiv. Într-o astfel de situație, judecătorul sau judecătorii numiți de către președinte sau vicepreședinte, după caz, nu vor fi cetățeni sau rezidenți permanenți ai statelor care sunt părți la prezentul acord.

3. Cu excepția cazului prevăzut în continuare în acest articol sau dacă Părțile Contractante au convenit altfel, tribunalul va determina locul unde își va ține lucrările și limitele sale de jurisdicție în conformitate cu prezentul acord. Tribunalul își va stabili propria sa procedură. Se va ține o întrunire, nu mai târziu de 30 de zile de la constituirea completă a tribunalului, pentru a determina punctual chestiunile ce urmează a fi arbitrate.

4. Cu excepția cazului în care Părțile Contractante au convenit altfel sau s-a dispus în alt fel de către tribunal, fiecare Parte Contractantă va prezenta un Memorandum în termen de 45 de zile de la constituirea completă a tribunalului. Răspunsurile vor trebui să fie date 60 de zile mai târziu. Tribunalul va ține o audiere la cererea oricăreia dintre Părțile Contractante, sau dacă va considera necesar, în interval de 30 de zile după ce trebuiau date răspunsurile.

5. Tribunalul va încerca să dea o hotărâre scrisă în termen de 30 de zile de la data încheierii audierii sau, dacă nu are loc nici o audiere, la 30 de zile după transmiterea ambelor răspunsuri. Hotărârea va fi luată cu o majoritate de voturi.



6. Părțile Contractante pot transmite cereri pentru clarificarea hotărârii în termen de 15 zile de la data primirii hotărârii tribunalului, iar o astfel de clarificare va fi emisă în termen de 15 zile de la data unei astfel de cereri.
7. Părțile Contractante se vor conforma cu orice prevedere, reglementare provizorie sau hotărâre finală a tribunalului.
8. În funcție de decizia finală a tribunalului, Părțile Contractante vor suporta cheltuielile pentru judecătorul pe care l-au desemnat, precum și o parte egală din celelalte cheltuieli ale tribunalului, inclusiv orice cheltuieli făcute de președintele sau vicepreședintele Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale pentru aplicarea procedurilor din alineatul 2 (b) al prezentului articol.
9. Dacă, și atât timp cât, o Parte Contractantă nu reușește să se conformeze cu o hotărâre la care se face referire în alineatul 7 al prezentului articol, cealaltă Parte Contractantă poate limita, suspenda sau revoca oricare drepturi sau privilegii pe care le-a acordat, în baza prezentului acord, Părții Contractante care nu își îndeplinește obligațiile.

Articolul 20 – AMENDAREA ACORDULUI

1. Sub rezerva prevederilor alineatului 2 al prezentului articol, dacă una dintre Părțile Contractante consideră că este oportun să modifice vreo prevedere a prezentului acord, această modificare va fi convenită în conformitate cu prevederile articolului 18 și va fi îndeplinită printr-un schimb de note diplomatice și va intra în vigoare la o dată care va fi stabilită de către Părțile Contractante, dată care va depinde de încheierea procedurii interne corespunzătoare de ratificare a fiecărei Părți Contractante.
2. Oricare dintre modificările la anexa prezentului acord poate fi convenită direct între autoritățile aeronautice ale Părților Contractante. Astfel de modificări vor intra în vigoare la data la care acestea au fost convenite.
3. Prezentul acord, sub rezerva schimbărilor necesare, va fi considerat ca fiind modificat prin acele prevederi ale oricărei convenții internaționale sau acord multilateral care a devenit obligatoriu pentru ambele Părți Contractante.

Articolul 21 – INREGISTRAREA

Prezentul acord și orice modificări ale acestuia, altele decât modificările la anexa, va fi transmis de către Părțile Contractante la Organizația Aviației Civile Internaționale pentru înregistrare.



Articolul 22 – ÎNCETAREA

1. Fiecare Parte Contractantă poate oricând să notifice în scris celeilalte Părți Contractante, prin canale diplomatice, decizia sa de a termina prezentul acord. O astfel de notificare va fi comunicată simultan Organizației Aviației Civile Internaționale. În acest caz acordul va fi terminat la 12 luni de la data primirii notificării de către cealaltă Parte Contractantă, în afară de cazul în care notificarea de terminare este retrasă prin înțelegere (mutuală) înainte de expirarea acestei perioade.
2. În absența luării la cunoștință de primirea notificării de terminare de către cealaltă Parte Contractantă, notificarea va fi considerată ca fiind primită la 14 (patrusprezece) zile după data primirii acestei notificări de către Organizația Aviației Civile Internaționale.

Articolul 23 – INTRAREA ÎN VIGOARE

Prezentul acord va intra în vigoare la data la care este primită, prin notă diplomatică, ultima notificare scrisă că Părțile Contractante au îndeplinit toate procedurile lor interne respective cerute pentru intrarea în vigoare a prezentului acord.

Drept care, subsemnații, fiind pe deplin autorizați de guvernele lor respective, au semnat prezentul acord în dublu exemplar în limbile română, arabă și engleză, toate textele fiind egal autentice, și fiecare Parte reține un original în fiecare limbă pentru implementare. În eventualitatea vreunei divergențe de interpretare, textul în limba engleză va prevala.

Semnat la.....DUBAI.....în data de21 Iunie 2011.....



**PENTRU GUVERNUL
ROMÂNIEI**



**PENTRU GUVERNUL
EMIRATELOR ARABE UNITE**

CONFORM CU ORIGINALUL

ION

DIRECTOR



DAS

ANEXA 1
TABEL DE RUTE

Secțiunea 1:

Rute pentru a fi operate de către companiile aeriene desemnate de Emiratele Arabe Unite.

DIN	PUNCTE INTERMEDIARE	CATRE	PUNCTE MAI DEPARTE
Oricare puncte în E.A.U.	Oricare puncte	Oricare puncte în ROMANIA	Oricare puncte

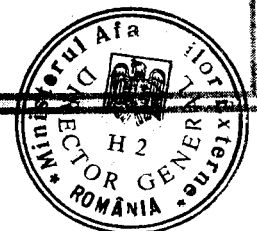
Secțiunea 2:

Rute pentru a fi operate de către companiile aeriene desemnate de România.

DIN	PUNCTE INTERMEDIARE	CATRE	PUNCTE MAI DEPARTE
Oricare puncte în ROMANIA	Oricare puncte	Oricare puncte în E.A.U.	Oricare puncte

Operarea serviciilor convenite

1. Compania/ companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante pot, la opțiunea lor, să opereze oricare sau toate zborurile fie într-o direcție, fie în ambele direcții; să deservească pe rute puncte intermediare sau puncte mai departe, în orice combinație sau în orice ordine; să omită opririle în oricare punct sau în toate punctele intermediare sau mai departe; să termine serviciile în teritoriul celeilalte Părți Contractante și/ sau în oricare punct dincelo de acel teritoriu; să deservească puncte în cadrul teritoriului fiecărei Părți Contractante în orice combinație; să transfere trafic din oricare dintre aeronavele folosite de ele către oricare altă aeronavă, la oricare punct sau puncte de pe rută; să combine diferite numere de zbor în cadrul unei operațiuni cu o aeronavă; și să utilizeze aeronave proprii sau închiriate.
2. Compania / companiile aeriene desemnate ale ambelor Părți Contractante au dreptul să exercite, în cadrul serviciilor de transport numai pentru mărfuri, drepturi depline de trafic de libertatea a cincea către/ dinspre oricare punct/ puncte intermediare sau mai departe, fără nici un fel de restricție.
3. Exercițarea drepturilor de libertatea a cincea cu privire la oricare dintre punctele intermediare / mai departe în cadrul serviciilor pentru pasageri va fi condiționată de aprobarea ambelor autorități aeronautice care vor lua în considerare, într-o manieră pozitivă și favorabilă, cererile companiilor aeriene desemnate pentru aceste drepturi.



ANEXA 2

LISTA ALTOR STATE LA CARE SE FACE REFERIRE ÎN ARTICOLUL 3 AL PREZENTULUI ACORD

- a) Republica Islanda (în baza Acordului privind Zona Economică Europeană);
- b) Principatul Lichtenstein (în baza Acordului privind Zona Economică Europeană);
- c) Regatul Norvegiei (în baza Acordului privind Zona Economică Europeană);
- d) Confederația Elvețiană (în baza Acordului privind transportul aerian între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană).

CONFORM CU ORIGINALUL

ION GALEA

DIRECTOR



AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF ROMANIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

Index to the Articles

PREAMBLE
ARTICLE 1 - DEFINITIONS
ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS
ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION
ARTICLE 4 - REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION
ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES
ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
ARTICLE 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
ARTICLE 8 - CODE SHARING
ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY
ARTICLE 10 - SAFETY
ARTICLE 11 - USER CHARGES
ARTICLE 12 - AVIATION SECURITY
ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES
ARTICLE 14 - TRANSFER OF FUNDS
ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES
ARTICLE 16 - TARIFFS
ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION
ARTICLE 18 - CONSULTATION
ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES
ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT
ARTICLE 21 - REGISTRATION
ARTICLE 22 - TERMINATION
ARTICLE 23 - ENTRY INTO FORCE



PREAMBLE

The Government of Romania and the Government of the United Arab Emirates (Hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

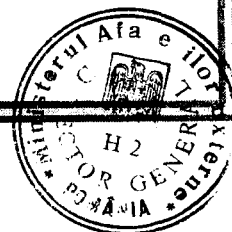
Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:**ARTICLE 1 – DEFINITIONS**

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
 - a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of Romania the Ministry of Transport and Infrastructure; and in the case of the Government of the United Arab Emirates (UAE), the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform the functions presently assigned to the said authorities in relation to this Agreement;
 - b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of Romania and the United Arab Emirates (UAE) for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, to be operated on the routes specified in Annex 1;
 - c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to its Annexes;
 - d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - e) "Annex 1" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;



- f) "Cargo" includes mail;
 - g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
 - h) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - i) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
 - j) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - k) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;
 - l) "Member States" means Member States of the European Community;
2. The Annexes to this Agreement are considered an integral part thereof.
 3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights;
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
 - c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.



4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.
5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.
6. The Designated Airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

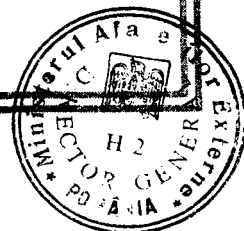
1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, provided that:
 - (a) in the case of an air carrier designated by Romania:
 - i. the air carrier is established in the territory of Romania under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence granted by a Member State in accordance with European Community law; and



- ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate 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 Member State from which it has received the valid Operating Licence; and
 - iv. the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex 2 and/or nationals of such other states.
- (b) in the case of an air carrier designated by the UAE:
- i. the air carrier is established in the territory of the UAE and is licensed in accordance with the applicable law of the UAE; and
 - ii. the UAE has and maintains effective regulatory control of the air carrier.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 – REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights;
- a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - c) 1. in the case of an air carrier designated by Romania:
 - i) the air carrier is not established in the territory of Romania under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence granted by a Member State in accordance with the European Community law; or



- ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, 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 Member State from which it has received its Operating Licence; or
- iv) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex 2 and/or nationals of such other states; or
- v) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by another Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member 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 the UAE and that other Member State; or
- vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between the UAE and that Member 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 UAE.

2. in the case of an air carrier designated by the UAE:

- i) The air carrier is not established in the territory of the UAE or is not licensed in accordance with the applicable law of the UAE; or
- ii) The UAE does not have or does 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 UAE 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 Romania and that other state; or



- iv) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the UAE and there is no bilateral air services agreement between Romania 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 Romania.

In exercising its right under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraph c) 1.v) and vi) of this Article, the UAE shall not discriminate between Community air carriers on the grounds of nationality.

- d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 and paragraph (10) of Article 12 of this Agreement;
- e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
- f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement;
2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
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 on the Agreed Services.



4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

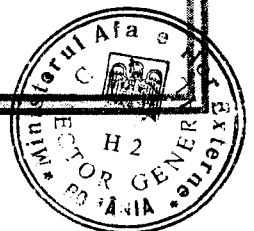
1. Each Contracting Party exempts the Designated Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:
 - a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores retained on board the aircraft operated by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they 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.



4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airlines enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.
5. Nothing in this Agreement shall prevent Romania 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 UAE that operates between Romania and another point in the territory of another European Community Member State. In such case, the United Arab Emirates would have similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, fees or charges on fuel supplied in its territory.

ARTICLE 7 – APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.



ARTICLE 8 - CODE SHARING

1. Any Designated Airline(s) of one Contracting Party may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements with:
 - any airline or airlines of either Contracting Party;
 - any airline or airlines of a third country provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements with the airlines of the other Contracting Party on services to, from and via such third country.
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made 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.
5. 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.

ARTICLE 9 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.



3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10 – SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting 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 an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to 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, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.
8. Where Romania has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of the UAE under the safety provisions of this agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorization of that air carrier.

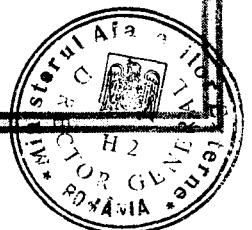
ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.
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 12 – AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, 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 the *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 agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.



8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents and related products required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. Each Contracting Party shall, to the extent consistent with its law and regulations, grant with minimum delay the necessary employment authorization, visa or other similar documents to such staff.
4. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.



5. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and related products in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and related products in local currency or in any other freely convertible currency.
6. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.
7. 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, in connection with international air transportation, 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.'
8. In connection with international air transportation, Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services 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. 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.
9. 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 14 – 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 and related products 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 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.
2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 16 – TARIFFS

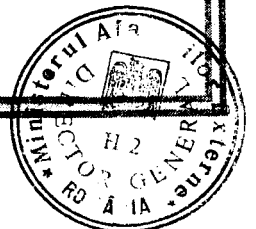
1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.



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 behavior 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. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price 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 Community shall be subject to European Community law.
7. Notwithstanding the provisions in paragraph 6 of this Article, the air carrier(s) designated by the UAE shall be allowed to match existing prices charged by other airlines for carriage wholly within the European Community.

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.



2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 18 - CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from-time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 4, 10 and 12, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by 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 in the first place endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.
3. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.



4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.
8. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 2(b) of this Article.
9. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (7) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal ratification process of each Contracting Party.
2. Any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the date they have been agreed upon.
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 21 - REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annex, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 22 - TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels 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 notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23 - ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Romanian, Arabic and English Languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at ..DUBAI.. on this ..21.. day of ..JUNE.. of the year ..2011..

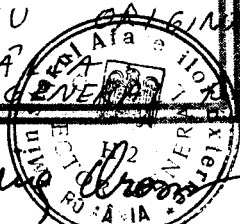


**FOR THE GOVERNMENT
OF ROMANIA**



**FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED ARAB EMIRATES**

CONFORM CU
 10N GA
 DIRECTOR GENERAL
 CONFIRMARE
 DIRECTOR GENERAL
 CONFIRMARE



ANNEX 1
ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of United Arab Emirates.

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

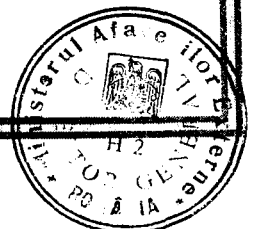
Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Romania

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

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled to exercise, in all-cargo services, full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate or beyond point(s) without any restriction whatsoever.
3. The exercise of fifth freedom traffic rights on any intermediate/beyond points in passenger services shall be subject to the approval of both Aeronautical Authorities, which will give a positive and favorable consideration to the requests of the Designated Airline(s) for such rights.



ANNEX 2

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).

CONFIRM CU ORIGINAL

ION GA

DIRECTOR



اتفاقية
بين
حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
و
حكومة رومانيا للخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما
ورائهما



فهرس المواد

تمهيد	
المادة 1	التعاريف
المادة 2	منح الحقوق
المادة 3	التعيين والترخيص
المادة 4	إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل
المادة 5	المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها
المادة 6	الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى
المادة 7	تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية
المادة 8	المشاركة بالرمز
المادة 9	شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران
المادة 10	سلامة الطيران
المادة 11	رسوم الاستخدام
المادة 12	أمن الطيران
المادة 13	النشاطات التجارية
المادة 14	تحويل الإيرادات
المادة 15	الموافقة على جداول الرحلات
المادة 16	التعرفات
المادة 17	تبادل المعلومات
المادة 18	المشاورات
المادة 19	تسوية النزاعات
المادة 20	تعديل الإتفاقية
المادة 21	تسجيل الإتفاقية
المادة 22	إنهاء الإتفاقية
المادة 23	دخول الإتفاقية حيز التنفيذ



تمهيد

إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة رومانيا (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛

ورغبة منهما بعقد اتفاقية النقل الجوي بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما لأهمية النقل الجوي كوسيلة لإنشاء وتعزيز أواصر الصداقة والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين؛

ورغبة منهما في المساهمة في تطوير فرص النقل الجوي الدولي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:



المادة 1 - التعريف

1- لأغراض تطبيق أحكام هذه الإتفاقية، يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني المقابلة لكل منها ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ. "سلطات الطيران" تعني، فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص حكومة رومانيا فهي تعني وزارة النقل والبنية التحتية؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الإتفاقية؛

ب. "الخدمات المتعلق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة ورومانيا وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر، يتم تسييرها على الخطوط المحددة في الملحق 1؛

ج. "الإتفاقية" تعني هذه الإتفاقية، والملاحق المحررة تطبيقاً لها وأي تعديل على الإتفاقية أو الملاحق؛

د. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة.

هـ. "الملحق 1" سوف يشمل جدول الطرق الملحق بهذه الإتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات تظهر على هذا الملحق وأي تعديلات أدخلت عليه بموجب المادة 20 من هذه الإتفاقية؛ و. "الشحن" يعني البضائع ويشمل البريد؛

ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل:

أ. أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛

ب. أي ملحق أو تعديل للإتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ج. "مؤسسات النقل الجوي المعنية" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الإتفاقية؛

ط. "التعرفة" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها بإستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ي. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛

ك. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛

ل. "دولة عضو" تعني دولة عضو في الإتحاد الأوروبي.

2- ملاحق هذه الإتفاقية تعتبر أجزاء لا تتجزأ منها.

3- لتطبيق هذه الإتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، حيث تنطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.



المادة 2 : منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه المادة لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية :-
 - 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 في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الإتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.
- 3- إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2 (أ) و 2 (ب) من هذه المادة.
- 4- ليس في نص 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.
- 5- إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين

- تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.
- 6- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.



المادة 3 : التعيين والترخيص

- 1- يحق لسلطة الطيران المدني لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- 2- عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل والصيغة المطلوبة، تمنح سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر هذه المؤسسة أو المؤسسات تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.
- 3- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقاً لأحكام المعاهدة.
- 4- يمنح كل طرف متعاقد تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة ، بشرط:
 - أ. في حالة ناقل جوي معين بواسطة رومانيا:
 - 1) تم تأسيس الناقل الجوي داخل إقليم رومانيا وفقاً للقوانين التي تم بموجبها إنشاء الإتحاد الأوروبي ولديه رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو وفقاً لقوانين الإتحاد الأوروبي؛ و
 - 2) تمارس الدولة العضو المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الرقابة الفعلية على الناقل المعني ويتم تحديد سلطة الطيران المعنية بوضوح في كتاب التعيين؛ و
 - 3) مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي المعني داخل إقليم الدولة العضو التي أصدرت رخصة المشغل؛
 - 4) الناقل الجوي مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية ومسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو أو مواطني دولة عضو و/أو دول أخرى مذكورة في الملحق 2 أو مواطني تلك الدول.
 - 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 دولة الإمارات العربية المتحدة الرقابة الفعلية على الناقل المعني.



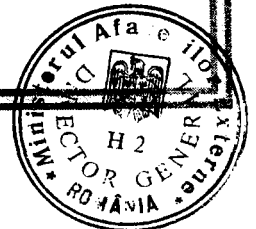
5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة (15) من هذه الإتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.



المادة 4 : إلغاء وتعليق وتحديد تراخيص التشغيل

- 1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها للحقوق المحددة في المادة 2 من هذه الإتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:
- أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الإلتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو
- ب. فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعه بموجب هذه الإتفاقية؛ أو
- ج. 1. في حالة الناقله الجوية المعينه من قبل رومانيا:

- i. الناقل الجوي غير مؤسس في إقليم رومانيا بموجب اتفاقية تأسيس الإتحاد الأوروبي أو لا يملك رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو بموجب قوانين الإتحاد الأوروبي؛ أو
- ii. الإشراف القانوني الفعلي لا تمارسه الدولة العضو المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل أو أن سلطة الطيران غير موضحة في كتاب التعيين؛ أو
- iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي خارج إقليم الدولة التي أصدرت رخصة التشغيل؛ أو
- iv. الناقل الجوي غير مملوكة إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية أو غير مسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو و/أو مواطني دولة عضو و/أو دول أخرى مذكورة في الملحق 2 و/أو مواطني تلك الدول؛ أو
- v. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة من دولة أخرى ويمكن إثبات أنه بممارسة حقوق النقل المنصوص عليها في هذه الإتفاقية على طريق يحوي نقطة في إقليم تلك الدولة العضو ويشتمل على تشغيل خدمة يتم تسويقها أو تشمل خدمة عابرة يمكن إن تشكل التفافاً على القيود المفروضة على حقوق نقل تنص عليها إتفاقية نقل جوي ثنائي بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو؛ أو
- vi. يحمل الناقل الجوي رخصة مشغل جوي صادرة من دولة عضو ولا توجد إتفاقية نقل جوي ثنائي بين تلك الدولة ودولة الإمارات العربية المتحدة ويمكن إثبات أن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المقترحة غير متوفرة بالمثل للناقله/الناقلات الجوية لدولة الإمارات العربية المتحدة
- ج.2 في حالة الناقله الجوية المعينه 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 الرقابة الفعلية على الناقل الجوي؛ أو
- iii. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته ومسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة ويمكن إثبات أنه بممارسة حقوق نقل بموجب هذه الإتفاقية على خط يحوي نقطة داخل إقليم تلك الدولة ويشتمل تشغيل خدمة يمكن تسويقها أو تشكل خدمة عابرة مما يشكل التفافاً حول القيود المفروضة على ممارسة حقوق النقل بموجب إتفاقية نقل ثنائي بين رومانيا وتلك الدولة؛ أو



iv. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته ومسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة وليس هناك إتفاقية نقل ثنائي بين رومانيا وتلك الدولة ويمكن إثبات أن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المطلوبة غير متوفرة بالمثل للناقلة/للساقلات الجوية المعينة من قبل رومانيا.

أثناء ممارستها للحقوق المنصوص عليها في هذه الفقرة ودون المساس بحقوقها تحت الفقرات ج v.1 و ج vi.1 من هذه المادة، لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة أي تفرقة بين ناقلات الإتحاد الأوروبي على أساس الجنسية.

د. وفقاً للفقرة (6) من المادة 10 و الفقرة (10) من المادة 12 من هذه الإتفاقية.
هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لرفع مستوى السلامة وفقاً للفقرة (2) من المادة 10 من هذه الإتفاقية؛ أو
و. في حال فشل الطرف الآخر في الإلتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة 19 من هذه الإتفاقية؛

- 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) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 18.
- 3- إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 19.

المادة 5 – المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- 1- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الإتفاقية.
- 2- يتعهد كل طرف متعاقد بإتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الإتفاقية.
- 3- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها أو نوع/أنواع الطائرات المستخدمة في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معا أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.



- 4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو نوع (أنواع) الطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتوافق مع المادة 15 من المعاهدة.
- 5- لا يفرض طرف على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الإتفاقية.



المادة 6 - الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- يعني كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الإستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم التفتيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزبوتها ومعدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على أشياء مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الإستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والأشياء الأخرى المعدة والمستخدمه حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها، إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي والزي الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة لأغراض الحجز وإصدار التذاكر وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعينة دون مقابل.

2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة بشرط:

- إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من قبل أو بإسم مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر؛
- بقائها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.
- تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مع كونها معدة للإستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛ سواء استخدمت أو استهلكت هذه المواد كلياً أو

جزئياً ضمن إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد

3- 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، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.



- 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 الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر.
- 5- لا يوجد في هذه الإتفاقية ما يمنع رومانيا وعلى أساس غير تمييزي من فرض أي نوع من الضرائب أو الرسوم على الوقود المزودة به في إقليمها طائرات الناقل/الناقلات المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة التي تشغل بين رومانيا وإقليم دولة عضو. وفي هذه الحالة يحق لدولة الإمارات العربية المتحدة وبدون تمييز فرض ضرائب ورسوم مماثلة على الوقود المزود في إقليمها.



المادة 7 - تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

- 1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.
- 2- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات، يجب الإلتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.
- 3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.
- 4- يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات، وتغفى هذه الأمتعة والبضائع من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.



المادة 8 - المشاركة بالرمز

- 1- يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر إتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز مع:
 - أي ناقل/ناقلات جوية تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين؛
 - أي ناقل/ناقلات جوية تابعة لطرف ثالث بشرط أن يسمح ذلك الطرف الثالث أو يصرح بترتيبات مماثلة مع الناقلات الجوية التابعة للطرف الآخر على خدمات من وإلى أو عبر ذلك الطرف الثالث.
- 2- قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الإتفاق حول الطرف المسئول عن المسؤولية المدنية والأموال المتعلقة بعلاقات المسافرين والأمن والسلامة والتسهيلات. وتودع الإتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.
- 3- توافق سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.
- 4- في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مبيعة، التأكد من أن الشاري يعلم تماما 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.
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسيّر تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر.



المادة 9 - شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران

- 1- تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.
- 2- يحق لكل طرف متعاقد رفض الإعراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.
- 3- إذا كانت الإمتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة 10(2)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 18، وذلك لغرض الإقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى إتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الإتفاقية.



المادة 10 - 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 الإتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة (1)4 من هذه الإتفاقية.
- 3- تم الإتفاق على أن أي طائرة تشغيلها 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 ومعداتنا (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 تشكل:
 - 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؛
 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 تشغيلها 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 أن الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.
- 8- في حالة تعيين رومانيا لناقل جوي تمارس دولة عضو أخرى الرقابة الفعلية عليه تظل حقوق دولة الإمارات العربية المتحدة النصوص عليها في بنود السلامة في هذه الإتفاقية سارية بالتساوي فيما يختص باعتماد وممارسة والمحافظة على معايير السلامة بواسطة تلك الدولة العضو وفيما يختص أيضا بتصديقات التشغيل لذلك الناقل.



المادة 11 - رسوم الاستخدام

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسئولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى، هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي الأخرى لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.
- 2- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.
- 3- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسئولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعنية التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعنية 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 12 - أمن الطيران

- 1- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية.
- 2- ودون 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 الإستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال 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 مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي إتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني وتصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- 3- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيقها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.
- 4- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهم المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعه من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.
- 5- يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق على الطرفين المتعاقدين.
- 6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (4) أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.
- 7- على كل طرف متعاقد التأكيد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية وإهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لإتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.
- 8- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع 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 الإتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.



9- يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخل غير مشروع وهي على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطواقمها.

10- عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن

تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر 15 يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 من هذه الإتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة (1) من المادة 4 قبل انقضاء فترة الخمسة عشر 15 يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقييد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.



المادة 13 - النشاطات التجارية

- 1- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع وثائق النقل لمنتجات مطلوبة لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وفقاً لقوانين الطرف الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والعمل الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 3- يمنح كل طرف متعاقد، إلى المدى المتوافق مع قوانينه ولوائحه، وبأقل تأخير ممكن تصاريح الإقامة والتأشيرات والوثائق المماثلة للموظفين المذكورين.
- 4- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة (2) من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات المتعلقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات المتعلقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر.
- 6- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.
- 7- دون المساس بأي أحكام في هذه الإتفاقية، يسمح للناقلات الوطنية المعينة ومقدمي خدمات الشحن الجوي للطرفين المتعاقدين وبدون أي قيود أثناء تقديم خدمات النقل الجوي العالمي استخدام الترحيل البري للشحن الجوي من وإلى نقاط في اقليمي الطرفين المتعاقدين أو أطراف ثالثة بما في ذلك الترحيل من وإلى مطارات بها تسهيلات جمركية ويشمل ذلك الحق في ترحيل الشحن داخل الحظيرة الجمركية وفقاً للقوانين واللوائح السارية المفعول متى ما كان ذلك منطبقاً. مثل ذلك الشحن الجوي سواء كان عن طريق الجو أو البر توفر له الخدمات الجمركية والمناولة. يجوز للناقلات الوطنية المعينة توفير خدمات النقل البري بنفسها أو عن طريق ترتيبات مع ناقل بري ويشمل ذلك ناقل بري تستخدمه شركة نقل جوي أخرى أو مقدمين غير مباشرين لنقل الشحن الجوي ويمكن عرض خدمتي النقل الجوي والنقل البري بسعر واحد للخدمتين بشرط ألا يضلل الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بهذا النوع من الترحيل.



- 8- 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 مقدم خدمات النقل البري لقوانين ولوائح النقل الجوي. يجوز تقديم خدمات النقل بالوسائط المتعددة بسعر واحد شامل لخدمات النقل الجوي والبري بشرط ألا يضل 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 والإقتصادية والسعة.
- 9- تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.



المادة 14 - 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 خدمات النقل الجوي والمنتجات المتعلقة بها بالإضافة إلى الفوائد التجارية المنحصلة على هذه الإيرادات. وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف السارية.
- 2- إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويلات فائض الإيرادات لمؤسسة نقل جوي معينة بواسطة الطرف الآخر لجاز لذلك الطرف الآخر فرض قيود مماثلة على الناقلات الجوية المعينة بواسطة الطرف الأول.
- 3- في حال وجود إتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الإزدواج الضريبي، أو في حال وجود إتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الإتفاقية.



المادة 15 – الموافقة على جداول الرحلات

- 1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جدول رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها قبل افتتاح الخط الجوي، ويحدد الجدول عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.
- 2- إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعينة أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقة بجدول رحلاتها المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر المعني، الذي يتعين عليه بدوره أن يقوم بدراسة الطلب إيجابياً.



المادة - 16 التعريفات

- 1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعريفات التي يتقاضها بناء على الإعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات 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 وإلى إقليمه أو المغادرة منه. 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 المعينة باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعريفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 3- باستثناء ما ينص عليه خلافاً لذلك في هذه المادة، لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، إتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعريفات المقترحة تقاضيها أو التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.
- 4- يجوز للطرفين المتعاقدين التدخل في أي وقت ويكون ذلك مقتصرًا على:
 - أ. منع التعرفة التي يعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضرراً للطرف المنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛
 - ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛
 - 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 وإخطاره 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 لإتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى إتفاق في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضى، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذا الإتفاق حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك.
- 6 - التعرفة التي تتقاضها الناقلات المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة للنقل كلياً داخل الإتحاد الأوروبي تخضع لقوانين الإتحاد الأوروبي.
- 7 - دون المساس بأحكام الفقرة (6) من هذه المادة يسمح لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة مطابقة الأسعار السارية التي تتقاضها شركات الطيران الأخرى للنقل كلياً داخل الإتحاد الأوروبي.



المادة 17 - تبادل المعلومات

- 1- على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.
- 2- على سلطات الطيران المدني التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.



المادة 18 - المشاورات

- 1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الإتفاقية إذا اقتضى الأمر ذلك.
- 2- مع مراعاة المواد 4 و 10 و 12، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات، شفاهة أو كتابة، في غضون 60 يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.



المادة 19 - تسوية النزاعات

- 1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية ، وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض.
- 2- إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات ، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (3) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:
 - أ- يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له خلال فترة ستين 60 يوماً من تاريخ تسلّم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين 60 يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛
 - ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين 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 خلال فترة 30 يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يتولى نائب الرئيس الأرفع الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين المتعاقدين أو المقيمين الدائمين لديه.
- 3- باستثناء ما هو منصوص عليه في هذه المادة أو حسب ما يتم الإتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً لهذه الإتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فتره أقصاها 30 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.
- 4- باستثناء ما يتم الإتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال 45 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال 60 يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال 30 يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.
- 5- يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال 30 يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال 30 يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.
- 6- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للإستيضاح حول القرار خلال 15 يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال 15 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- 7- يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.
- 8- مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم وحصّة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة 2(ب) من هذه المادة.



9- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (7) من هذه الإتفاقية، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الإتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم.



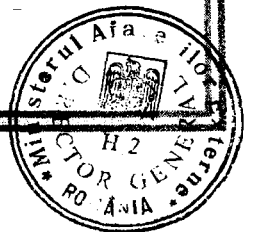
المادة 20 - تعديل الاتفاقية

- 1- مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه المادة، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين تعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الإتفاق عليه طبقاً لأحكام المادة 17 ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان، ويتوقف هذا التاريخ على اكتمال إجراءات المصادقة الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.
- 2- يجوز الإتفاق على أي تعديلات لمحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.
- 3- تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو إتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.



المادة 21 - تسجيل الإتفاقية

يقدم الطرفان المتعاقدان هذه الإتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها لديها.



المادة 22 - إنهاء الإتفاقية

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الإتفاقية ، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الإتفاقية خلال إثني عشر 12 شهرا بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالإتفاق قبل انتهاء هذه المدة.
- 2- 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 23 - دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تصبح هذه الاتفاقية سارية المفعول من تاريخ آخر إخطار يتم استلامه عبر القنوات الدبلوماسية يؤكد أن الطرفين المتعاقدين قد أكملوا الإجراءات الداخلية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا بالأحرف الأولى على هذه الاتفاقية المحررة على نسختين أصليتين باللغة العربية و اللغة الرومانية و الإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ و في حالة الاختلاف في التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في هذا اليوم... لا... من شهر يونيو... عام 2011م

عن حكومة رومانيا	عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
------------------	--

Handwritten signature in Arabic script

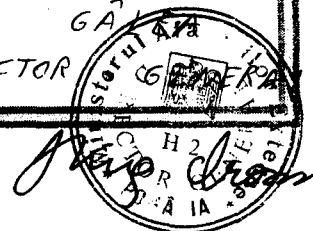
Handwritten signature in Arabic script

CONFORM CU ORIGINALUL

ION

GĂ

DIRECTOR



الملحق 1 جدول الطرق

القسم 1:

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 رومانيا	أي نقاط

القسم 2:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لرومانيا:

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

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

- 1- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريده؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم؛ وأن تخدم النقاط الواقعة داخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بأي تشكيلة كانت؛ وأن تتقل حركتها المرورية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة أو نقاط على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة.
- 2- تمارس الناقلات الجوية المعينة من قبل الطرفين عند تشغيلها للخطوط المتفق عليها خدمات شحن حقوق النقل الجوي وفق الحرية الخامسة بين النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء دون أي قيود مهما كانت.
- 3- ممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة بالنسبة لخدمات الركاب تكون خاضعة لموافقة سلطتي الطيران في البلدين والتي ستنتظر بإيجابية وأفضلية للطلبات التي تتقدم بها الناقلات المعينة لهذه الحقوق.

الملحق 2

جدول بأسماء الدول الأخرى المشار إليها في المادة 3 من الإتفاقية

- أ. جمهورية أيسلندا (وفقاً لإتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)
- ب. إمارة ليخسنستين (وفقاً لإتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)
- ج. مملكة النرويج (وفقاً لإتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)
- د. الإتحاد السويسري (وفقاً لإتفاقية النقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي والإتحاد السويسري)

CONFORM CU

ION GALEA

p. DIRECTOR GENERAL

Director General

