

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE  
ET LE GOUVERNEMENT DES EMIRATS ARABES UNIS  
RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES  
RESPECTIFS ET AU-DELA DE CEUX-CI

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement  
des Emirats Arabes Unis,

Etant parties à la Convention sur l'Aviation Civile interna-  
tionale signée à Chicago le sept décembre 1944,

Désireux de conclure un Accord complétant ladite Convention  
en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires  
respectifs et au-delà de ceux-ci,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er

Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf stipulations con-  
traires :

1. Le terme "la Convention" signifie la Convention relative  
à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago  
le sept décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de  
l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes à  
la Convention adopté en vertu des Articles 90 et 94 de ladite Con-  
vention, si ces Annexes et amendements ont été adoptés ou ratifiés par  
les deux Parties contractantes.

2. Le terme "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui  
concerne la France, la Direction Générale de l'Aviation Civile ou  
toute autre personne ou organisme habilités à assurer l'une quelcon-  
que des fonctions actuellement exercées par ladite Direction Géné-  
rale ou des fonctions similaires ayant trait au présent Accord et,  
en ce qui concerne les Emirats Arabes Unis, le Ministre des Communi-  
cations ou toute autre personne ou organisme habilités à assurer l'une

quelconque des fonctions actuellement exercées par le Ministre en matière d'Aviation Civile.

3. Le terme "entreprise désignée" signifie une ou des entreprise(s) de transport aérien désignée(s) et agréée(s) conformément à l'Article 4 du présent Accord.

4. Le terme "territoire" en ce qui concerne un Etat s'entend au sens qui lui est attribué par l'Article 2 de la Convention.

5. Les termes "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" s'entendent aux sens qui leur sont respectivement attribués par l'Article 96 de la Convention.

6. Le terme "tarifs" signifie le prix à payer pour le transport des passagers et des marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix, commissions et conditions d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier.

#### Article 2

##### Application de la convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord seront soumises aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

#### Article 3

##### Octroi des droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants, en ce qui concerne ses services aériens réguliers internationaux ;

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) Le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

.../...

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont respectivement dénommés ci-après "les services agréés" et "les routes spécifiées". Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes bénéficiera, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés sur cette route dans l'Annexe du présent Accord, afin d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises y compris du courrier, ensemble ou séparément.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent Article ne sera réputée conférer à l'(aux) entreprise(s) de transport aérien de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, pour les transporter, moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Pour l'application du paragraphe (2) du présent Article, chacune des Parties contractantes pourra préciser les routes à suivre au-dessus de son territoire par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ainsi que les aéroports pouvant être utilisés.

#### Article 4

##### **Désignation des entreprises de transport aérien**

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, à l'(aux) entreprises(s) de transport aérien désignée(s) l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront exiger que l'(les) entreprises(s) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante fasse(nt) la preuve qu'elle(s) est(sont) à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'Article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien appartiennent à la Partie qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services agréés pour lesquels elle a été désignée, conformément aux dispositions des articles 9, 10 et 12 du présent Accord.

#### Article 5

##### **Révocation, suspension ou limitation des autorisations d'exploitation**

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de limiter ou de suspendre l'exercice des droits accordés en vertu de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer toute condition qu'elle jugera nécessaire à l'exercice de ces droits, dans les cas suivants :

.../...

- a) dans tous les cas où elle n'estime pas avoir la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien, appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à ses ressortissants ;
- b) dans le cas où cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui accorde ces droits ;
- c) au cas où cette entreprise de transport aérien n'exploite pas conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### Article 6

##### Exonération des droits de douane et autres taxes

1. Les aéronefs utilisés sur les services aériens internationaux par l'(les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que les équipements normaux, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) se trouvant à bord de ces aéronefs seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes similaires à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou qu'ils soient utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus dudit territoire.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes visés au paragraphe 1, à l'exception des taxes correspondant à un service rendu :

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités douanières de ladite Partie contractante et destinées à être utilisées à bord des aéronefs en partance assurant un service aérien international de l'autre Partie contractante ;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service aérien international par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ;

c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement d'un aéronef de l'(des) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante assurant un service aérien international sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés à bord de cet aéronef sur un vol à l'arrivée, en partance, ou en transit, nonobstant que sur tous ces vols l'aéronef puisse effectuer des atterrissages intermédiaires sur ce territoire.

Il pourra être exigé que les matériels visés aux alinéas a,b,c soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en ait été autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

#### Article 7

##### Application de la législation nationale

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire par aéronef des passagers, des équipages ou des marchandises tels que les règlements concernant l'entrée, les formalités de congé, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, la santé et la quarantaine seront observés par ces passagers, ces équipages ou ces marchandises, par eux-mêmes ou par un tiers pour leur compte à l'arrivée ou au départ ou pendant le séjour sur le territoire de cette Partie contractante.

.../...

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs utilisés sur les services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation de ces aéronefs pendant leur séjour sur son territoire seront appliqués.

3. Lors de la publication et de l'application des lois et règlements ci-dessus, aucune des Parties contractantes n'exercera de discrimination à l'encontre de l'exploitation technique et commerciale de l'(des) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

4. Les autorités compétentes d'une Partie contractante auront le droit, sans occasionner de retard excessif, de fouiller des aéronefs de l'autre Partie contractante à l'atterrissage ou au décollage et d'examiner les certificats et autres documents prévus par la Convention.

#### Article 8

##### Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des routes spécifiées et des services agréés à l'Annexe.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour le survol de son territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un autre Etat.

#### Article 9

##### Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Pour l'exploitation des services agréés, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes prendront en considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les

services que celles-ci assurent sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par les(1') entreprise(s) aérienne(s) désignée(s) des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ils auront pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient d'utilisation raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic pour le transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'(les) entreprise(s) aérienne(s). Les dispositions relatives au transport de passagers et de fret, y compris le courrier, embarqués à bord ou débarqués à des points sur des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que ceux désignant l'(les) entreprise(s) aérienne(s), seront prises conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité sera fonction :

a) des besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné (les) l'entreprise(s) aérienne(s) ;

b) des besoins du trafic dans la zone que traverse le service agréé, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats compris dans la zone ;

c) des besoins d'exploitation des lignes aériennes en transit.

#### Article 10

##### Approbation des programmes

1. Les programmes de l'(des) entreprise(s) désignée(s) de chacune des Parties contractantes seront soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Ces programmes seront communiqués au moins 30 jours avant le début de l'exploitation et devront inclure notamment les horaires, la fréquence des services, le type et la configuration des aéronefs qui seront utilisés ainsi que les tarifs et les conditions de transport pratiqués.

.../...

3. Toute modification ultérieure du programme d'exploitation d'une(des) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes devra être soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 11

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux Infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la Répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la Répression d'actes illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation Civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'Aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment, dans la mesure où elles sont appliquées par elles, aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ; Les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour protéger l'aéronef et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages de soute, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

#### Article 12

##### Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par l'(les) entreprise(s) de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises aériennes exploitant tout ou partie de la même route et un tel accord sera, si possible, réalisé suivant les procédures de l'Association internationale du transport aérien relatives à l'établissement des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quatre-vingt-dix jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Cette approbation peut être donnée formellement ; si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé sa désapprobation dans les trente jours à compter de la date de soumission conformément au paragraphe 3 du présent Article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où le délai de soumission aurait été réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir que la période durant laquelle une désapprobation doit être notifiée pourra être inférieure à trente jours.

5. Si un tarif ne peut être agréé conformément au paragraphe 2 du présent Article ou si, durant la période applicable conformément au paragraphe 4 du présent Article, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre autorité aéronautique sa désapprobation d'un tarif agréé conformément aux stipulations du paragraphe 2 du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront après consultation des autorités aéronautiques d'un Etat Tiers, si elles le jugent utile, de fixer le tarif par accord mutuel.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent pas s'entendre sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent Article ou sur la détermination d'un tarif conformément au paragraphe 5 du présent Article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord.

7. Un tarif établi en application des dispositions du présent Article demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, un tarif ne pourra être prolongé en vertu du présent paragraphe au-delà de douze mois après la date à laquelle il aurait dû normalement expirer.

Article 13

Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des statistiques périodiques ou autres renseignements similaires relatifs au trafic transporté par l'(les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) sur les services agréés.

Article 14

Transferts de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde à l'(aux) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces transferts seront effectués sur la base des taux de change officiels ou, s'il n'y a pas de taux de change officiel, au taux de change du marché en vigueur pour les paiements courants.

2. Si l'une des Parties contractantes impose des restrictions sur le transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisées par l'(les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, celle-ci aura le droit d'imposer des restrictions analogues aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante.

Les Parties contractantes sont convenues de demander aux autorités compétentes des deux pays de conclure un accord en vue d'éviter la double imposition sur les revenus provenant des activités de leurs entreprises de transport aérien.

Article 15

Activités commerciales

1. La(les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de chacune des Parties contractantes sera(seront) autorisée(s) à faire venir et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, des employés et du personnel d'encadrement pour l'administration, la gestion technique et l'exploitation de ses(leurs) activités de service

.../...

aérien conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi.

2. Toute taxe qui pourra être imposée ou dont l'imposition peut être autorisée par une Partie contractante pour l'utilisation des aéroports, des installations de navigation aérienne et d'assistance au sol par l'(les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante sera juste et raisonnable et ne sera en aucun cas supérieure à celle qui serait payée par sa(ses) propres(s) entreprise(s) nationale(s) de transport aérien exploitant des services aériens internationaux réguliers analogues. Toute modification du montant de ces taxes devra être publiée et communiquée pour information par les organismes concernés à l'(aux) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante avec un délai de préavis raisonnable.

#### Article 16

##### **Consultations**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps en temps en vue de s'assurer que les dispositions du présent Accord et de son Annexe sont mises en oeuvre et appliquées de manière satisfaisante ; elles se consulteront si nécessaire en vue de les modifier.

2. L'une ou l'autre Partie contractante pourra demander des consultations qui pourront avoir lieu soit par voie de rencontre, soit par échange de correspondance. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes conviennent d'une extension ou d'une réduction de ce délai.

#### Article 17

##### **Règlement des différends**

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront s'efforcer de le régler d'abord par des négociations.

2. En cas d'échec de la négociation, les Parties contractantes suivront la procédure décrite à l'Article 85 de la Convention.

3. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article.

4. Si et tant que les Parties contractantes ne se conforment pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante défailiante.

#### Article 18

##### Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes désire modifier une disposition quelconque du présent Accord, y compris le tableau des routes de l'Annexe, ceci interviendra après consultation conformément à l'Article 16 du présent Accord.

2. Tout amendement ou modification du présent Accord ou de ses Annexes convenu entre les Parties contractantes entrera en vigueur après confirmation par échange de notes diplomatiques.

#### Article 19

##### Conventions multilatérales

Le présent Accord et ses Annexes seront amendés de manière à être conformes à toute Convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

#### Article 20

##### Enregistrement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### Article 21

##### Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément

.../...

à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception par l'autre Partie contractante la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 22

**Annexes**

Les Annexes au présent Accord sont réputées faire partie intégrante de l'Accord et toutes références à celui-ci se rapporteront aussi aux Annexes, sauf disposition contraire.

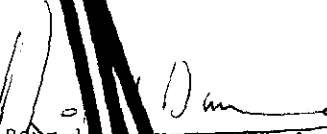
Article 23


**Date d'entrée en vigueur de l'Accord**

Cet Accord sera approuvé, conformément aux procédures constitutionnelles requises par chacune des Parties contractantes et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques notifiant l'accomplissement de ces procédures.

Cet Accord est établi en deux originaux, en langues française et arabe les deux textes faisant également foi. Chaque Partie détient un exemplaire de ce texte dans chaque langue.

Fait à *Paris* le *9 septembre 1991* de l'année *1991/9/9*  
Le jour de *9 septembre 1991*

  
Pour le Gouvernement de  
la République Française :

  
Pour le Gouvernement des  
Emirats Arabes Unis :

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES  
POUR LA FRANCE

<u>De</u>	<u>Points</u> <u>intermédiaires (1)</u>	<u>Vers</u>	<u>Points</u> <u>au-delà (1)</u>
Points en France	KOWEIT DOHA DHARAN 3 points à déterminer d'un commun accord	ABOU DABI DOUBAI SHARJAH	KARACHI BOMBAY DELHI Tout point en Asie (2)

(1) : Sans droits de trafic entre les Emirats Arabes Unis et ces points intermédiaires et/ou au-delà.

(2) : Vols tout cargo seulement.

ANNEXE II

TABLEAU DES ROUTES  
POUR LES EMIRATS ARABES UNIS

<u>De</u>	<u>Points</u> <u>intermédiaires (1)</u>	<u>Vers</u>	<u>Points</u> <u>au-delà (1)</u>
Points aux Emirats Arabes Unis	MASCATE DOHA BAHREIN ISTANBUL 3 points à déterminer d'un commun accord	PARIS + 2 points en France à déter- miner d'un commun accord	LONDRES 2 points en Europe à déter- miner d'un commun accord. Tout point en Europe (2).

(1) : Sans droits de trafic entre la France et ces points intermédiaires et/ou au-delà.

(2) : Vols tout cargo seulement.

ANNEXE III

NOTES

1. La(les) compagnie(s) désignée(s) de chacune des Parties contractantes aura(ont) le droit de ne pas desservir un ou des points sur la route spécifiée sur tout ou partie de ses(leurs) services.

2. La(les) compagnie(s) désignée(s) de chacune des Parties contractantes aura(ont) le droit de terminer ses(leurs) services sur la route spécifiée sur le territoire de l'autre Partie contractante et/ou en tout point au-delà de ce territoire.

3. La(les) compagnie(s) désignée(s) de chacune des Parties contractantes aura(ont) le droit, sur tout ou partie de ses(leurs) services agréés, de modifier l'ordre de desserte de ces points : elle(s) aura(ont) notamment le droit d'utiliser les points au-delà comme points intermédiaires et les points intermédiaires comme points au-delà dans n'importe quel ordre.