

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠١٤/٦٩

بالتصديق على اتفاقية النقل الجوي

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية

نحن قابوس بن سعيد سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٩٦/١٠١ ،
وعلى اتفاقية النقل الجوي بين حكومة سلطنة عمان ، وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية ،
الموقعة في مدينة مسقط بتاريخ ١٦ من صفر ١٤٣٥هـ ، الموافق ١٩ من ديسمبر ٢٠١٣م ،
وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة .

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها وفقا للصيغة المرفقة .

المادة الثانية

ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية ، ويعمل به من تاريخ صدوره .

صدر في : ١٤ من صفر سنة ١٤٣٦هـ

الموافق : ٧ من ديسمبر سنة ٢٠١٤م

قابوس بن سعيد

سلطان عمان

اتفاقية النقل الجوي

بين حكومة سلطنة عمان

وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية

إن حكومة سلطنة عمان وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية (المشار إليهما فيما بعد
بالطرفين المتعاقدين).

ورغبة منهما في دعم نظام الطيران الدولي القائم على المنافسة بين شركات الطيران
في السوق مع الحد الأدنى للتدخل الحكومي والأنظمة .

ورغبة منهما في تسهيل توسع فرص النقل الجوي الدولي .

ورغبة منهما في تمكين شركات الطيران من تقديم خيارات متنوعة من الخدمة
إلى جمهور المسافرين والشاحنين بأقل الأسعار بحيث تكون غير ضارة أو تمييزية
ولا تشكل سوء استعمال المكانة المسيطرة لأحدهما ، ورغبة في تشجيع شركات الطيران
منفردة بتطوير وخلق أسعار تشجيعية منافسة .

ورغبة في التأكيد على ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي
وإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن الأعمال أو التهديد ضد أمن الطائرات والتي
تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤثر بشكل عكسي على عمليات النقل
الجوي والتي من شأنها الإقلال من الثقة العامة في سلامة الطيران المدني .

وكونهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر
١٩٤٤م .

فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة (١)

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية وما لم يقتض النص على خلاف ذلك :

١ - "سلطات الطيران" :

تعني بالنسبة لحكومة سلطنة عمان الهيئة العامة للطيران المدني أو أي شخص أو جهة تكون مخولة بممارسة أي صلاحيات تتعلق بالطيران المدني المناطة بالهيئة أو صلاحيات مماثلة وبالنسبة لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية ووزارة النقل أو أي جهة تخول محلها .

٢ - "الاتفاقية" :

تعني هذه الاتفاقية وملاحقها وأي تعديلات تطرأ عليها .

٣ - "النقل الجوي" :

يعني النقل العام المحمول بطائرات الركاب والأمتعة والشحن والبريد منفصلاً أو مجتمعاً لقاء رسوم مالية أو أجر .

٤ - "معاهدة" :

تعني معاهدة الطيران المدني الدولي الموقع عليها في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م والمتضمنة :

١ - أي تعديل دخل إلى حيز النفاذ بموجب المادة ٩٤ (أ) من المعاهدة وتم التصديق

عليه من قبل كلا الطرفين المتعاقدين .

٢ - أي ملحق أو أي تعديل عليه بموجب المادة (٩٠) من المعاهدة ما دام ذلك

الملحق أو التعديل ساري المفعول في أي وقت بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين .

٥ - "شركة الطيران المعينة" :

تعني شركة الطيران التي يكون قد جرى تعيينها ورخص لها بموجب المادة (٣) من هذه الاتفاقية .

٦ - " كامل الأجر " :

يعني الأجر مقابل تقديم خدمة بالإضافة إلى رسم معقول للخدمات الإدارية المتصلة بها .

٧ - " النقل الجوي الدولي " :

يعني النقل الجوي الذي يمر عبر المجال الجوي فوق إقليم أكثر من دولة .

٨ - " السعر " :

يعني أي أجر أو ثمن أو رسم لقاء نقل ركاب (وأمتعتهم) و/أو الشحن (باستثناء البريد) في النقل الجوي الذي يتم من قبل شركات الطيران بما فيه وكلائها والشروط التي تحكم مدى توفر ذلك الأجر أو الثمن أو الرسم .

٩ - " التوقف لأغراض غير تجارية " :

يعني الهبوط لأي غرض لا يتضمن أخذ الركاب أو إنزالهم أو تحميل الأمتعة أو الشحن و/أو البريد في النقل الجوي .

١٠ - " الإقليم " :

يعني مساحات الأراضي التي تقع تحت سيادة أو حماية أو سلطة أو وصاية أحد الطرفين المتعاقدين والمياه الإقليمية المتاخمة لها .

١١ - " رسوم الاستخدام " :

تعني الرسوم المفروضة على شركات الطيران لقاء تجهيز المطار أو الملاحة الجوية أو تسهيلات أمن الطيران أو الخدمات بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة .

المادة (٢)

منح الحقوق

- ١ - يمنح كل طرف للطرف الآخر الحقوق التالية للقيام بعملية النقل الجوي الدولي من قبل شركات الطيران التابعة لذلك الطرف الآخر :
 - أ - حق الطيران عبر إقليمه بدون هبوط .
 - ب - حق التوقف في إقليمه لأغراض غير تجارية .
 - ج - الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية .
- ٢ - ليس في هذه المادة ما يعطي لشركة أو لشركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تنقل داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الركاب أو أمتعتهم أو الشحن أو البريد مقابل تعويض والمتجه إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (٣)

التعيين والتصريح

- ١ - يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يعين العدد الذي يريده من شركات الطيران للقيام بالنقل الجوي الدولي طبقا لهذه الاتفاقية ، وكذلك أن يسحب أو يبدل ذلك التعيين . يقدم ذلك التعيين إلى الطرف المتعاقد الآخر كتابة من خلال الطرق الدبلوماسية ، ويبين فيما إذا كانت شركة الطيران مصرحا لها القيام بتشغيل ذلك النوع من النقل الجوي المحدد في الملحق (١) أو الملحق (٢) أو كليهما .
- ٢ - لدى استلام ذلك التعيين والطلبات من قبل شركة الطيران المعينة بالشكل والطريقة الموصوفة والخاصة بتصاريح التشغيل والأذونات الفنية ، يمنح الطرف المتعاقد الآخر التصاريح والأذونات اللازمة بأقل إجراءات تأخير ممكنة ، شريطة :

- أ - أن تكون الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لتلك الشركة تعود للطرف الذي عين الشركة أو لرعايا ذلك الطرف أو كليهما .
- ب - أن تكون الشركة المعينة مؤهلة لتلبية الشروط المفروضة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة في عمليات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في الطلب أو الطلبات .
- ج - أن يكون الطرف الذي يعين الشركة ملتزما ومطبقا للمعايير الواردة في المادة (٦) (السلامة) والمادة (٧) (أمن الطيران) .

المادة (٤)

إلغاء التصاريح

- ١ - يمكن لأي طرف إلغاء أو تعليق أو تحديد تصاريح التشغيل أو الأذونات الفنية لشركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عندما تكون :
- أ - الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لشركة الطيران لا تعود للطرف المتعاقد الآخر أو لرعاياه أو لكليهما .
- ب - عدم امتثال شركة الطيران للقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة (٥) (تطبيق القوانين) من هذه الاتفاقية .
- ج - عدم قدرة الطرف المتعاقد الآخر على إدارة والحفاظ على المعايير المذكورة في المادة (٦) (السلامة) .
- ٢ - ما لم يكن الإجراء الفوري ضروريا لمنع المزيد من عدم الامتثال للفقرات الفرعية (١-ب) أو (١-ج) من هذه المادة ، تمارس الحقوق الواردة في هذه المادة بعد إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر .
- ٣ - هذه المادة لا تقيد الحقوق الممنوحة لأي طرف من الطرفين المتعاقدين لإلغاء أو تعليق أو تحديد أو فرض شروط على تصاريح التشغيل أو الأذونات الفنية لشركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وذلك طبقا لأحكام المادة (٧) (أمن الطيران) .

المادة (٥)

تطبيق القوانين

١ - تمتثل شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لدى دخولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر ووجودها فيه ومغادرتها منه للقوانين والأنظمة المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات .

٢ - يمتثل الركاب والطاقم والشحن على طائرات أحد الطرفين المتعاقدين لدى دخولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو وجودها فيه، أو مغادرتها منه للقوانين والأنظمة المتعلقة بالدخول أو المغادرة لذلك الإقليم (بما في ذلك الأنظمة المتعلقة بالدخول أو التصريح أو أمن الملاحة أو الهجرة أو الجوازات أو الجمارك أو الحجر الصحي أو في حالة البريد أنظمة نقل البريد) أو تمتثل لها شركات الطيران بالنيابة عن نفسها وعن ركابها وطاقمها أو البضائع المنقولة على متن طائراتها .

المادة (٦)

السلامة

١ - يعترف كل طرف بسريان مفعول شهادات صلاحية الطائرات ، وشهادات الجدارة ، والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ولا تزال سارية المفعول بغرض تشغيل عمليات النقل الجوي كما هو وارد في هذه الاتفاقية ، شريطة أن تكون متطلبات مثل هذه الشهادات أو التراخيص تساوي على الأقل الحد الأدنى للمعايير الموضوعه طبقا للمعاهدة . ويمكن لأي طرف متعاقد أن يرفض الاعتراف بسريان مفعول شهادات الجدارة والتراخيص الممنوحة لرعاياه أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض الطيران فوق إقليمه .

٢ - يمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب المشاورات بخصوص مستويات السلامة المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بتسهيلات الطيران ، وبطاقم الطائرة وبالطائرات وبعمليات شركات الطيران المعينة ، فإذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لم ينتظم ويطبق بفاعلية مستويات وشروط السلامة في تلك المجالات والتي على الأقل تكون مساوية للحد الأدنى للمستويات التي يمكن وضعها وفقا (للمعاهدة) ، ويجري إعلام الطرف المتعاقد الآخر بهذه المعطيات وبالخطوات الضرورية الواجب اتخاذها لتطابق هذه المستويات الدنيا . ويتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراء التصحيحي المناسب ويحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في وقف أو تعليق أو تحديد تصريح التشغيل أو الترخيص الفني لشركة أو شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في حالة عدم قيام الطرف المتعاقد الآخر بمثل هذا الإجراء التصحيحي المناسب في وقت معقول .

المادة (٧)

أمن الطيران

١ - طبقا للحقوق والالتزامات المترتبة بمقتضى القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان بأن التزاماتهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع تشكل جزءا مكتملا لهذه الاتفاقية . على الطرفين المتعاقدين وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي أن يتصرفا بشكل خاص وفقا لأحكام "الاتفاقية الخاصة بالجرائم والأعمال المحددة الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م واتفاقية "قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م واتفاقية "قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني" الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م وبروتوكول "قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والمكمل لاتفاقية "قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني" الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م .

٢ - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، وأي أفعال أخرى غير مشروعة والتي ترتكب ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها ، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ومعالجة أي تهديد آخر ضد أمن الملاحة الجوية المدنية .

٣ - يعمل الطرفان المتعاقدان ضمن علاقتهما المتبادلة ، طبقا لمعايير أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمعينة في صورة ملاحق للمعاهدة أن يطلبوا من مستثمري الطائرات المسجلة لديهما والمستثمرين الذين يكون المركز الرئيسي لأعمالهم أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مستثمري المطارات في إقليميهما ، بأن يعملوا وفقا لأحكام أمن الطيران المشار إليها .

٤ - يوافق كل طرف متعاقد على مراقبة أحكام الأمن المطلوبة من الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر والتواجد فيه ومغادرته وأن يتخذ الإجراءات الملائمة لحماية الطائرات وأن يقوم بتفتيش المسافرين وأطقم الطائرات وأمتعتهم والمواد المحمولة باليد ، بالإضافة إلى الشحن ومخزونات الطائرات وذلك قبل وأثناء صعود المسافرين أو تحميل البضائع . يعطي كل طرف متعاقد الاعتبار بشكل إيجابي لأي طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة في مواجهة تهديد معين .

٥ - يساعد كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر عندما يقع حادث أو تهديد بحادث من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أي فعل من الأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة المسافرين أو الطاقم أو الطائرة أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، وذلك بتسهيل الاتصالات وأي تدابير ملائمة تستهدف إنهاء الحادث أو وضع حد للتهديد به وذلك بسرعة وأمان .

٦ - عندما تتولد لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة ، فإنه يمكن لسلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر ، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال (١٥) خمسة عشر يوماً من تاريخ ذلك الطلب ، فإن ذلك يشكل أساساً لتعليق أو سحب أو تقييد أو فرض شروط على تصريح التشغيل والأذونات الفنية المعطاة لشركة أو شركات الطيران لذلك الطرف المتعاقد . أما في حالة الظروف الطارئة فإنه يمكن لذلك الطرف المتعاقد أن يتخذ إجراء مؤقتاً قبل انقضاء فترة الـ (١٥) خمسة عشر يوماً .

المادة (٨)

الفرص التجارية

- ١ - يحق لشركات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين إنشاء مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك من أجل ترويج وبيع خدمات النقل الجوي .
- ٢ - يحق لشركات الطيران في كل طرف متعاقد وطبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف أن تستدعي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بحاجتها من الموظفين المتخصصين في الإدارة والمبيعات والأعمال الفنية والعمليات وأي كوادر متخصصة أخرى مطلوبة للقيام بأعمال النقل الجوي .
- ٣ - يحق لكل شركة طيران معينة أن تقوم بإنجاز أعمال المناولة الأرضية بنفسها والتخليص في إقليم الطرف المتعاقد الآخر (المناولة الأرضية الذاتية) ، كما يحق لها ، إذا رغبت في ذلك ، أن تختار وكالة من بين الوكالات المتنافسة لتقديم خدمات المناولة الأرضية الكاملة أو جزء منها ، ولا تخضع هذه الحقوق إلا للقيود المادية الناتجة عن الاعتبارات المتصلة بسلامة المطار . وإذا حالت تلك الاعتبارات دون قيام شركة الطيران بأعمال

المناولة الأرضية الذاتية ، يتم توفير الخدمات الأرضية لكافة شركات الطيران على نحو متساو . وتحدد الرسوم المدفوعة مقابل تلك الخدمات بناء على تكاليف ما يتم تقديمه منها ، على أن تكون نوعية الخدمات وجودتها مشابهة لنوعية وجودة الخدمات التي تتلقاها شركات الطيران لو كانت المناولة الأرضية الذاتية ممكنة .

٤ - يمكن لأي شركة طيران في كل طرف متعاقد أن تقوم بأعمال بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة وعبر وكلائها وذلك بناء على رغبتها ، إلا إذا حالت دون ذلك أنظمة الرحلات العارضة في البلد الذي انطلقت منه الرحلات العارضة والمتعلقة بحماية أموال المسافرين وإلغاء حجز الركاب وحقوق استرجاع ثمن التذاكر . ويحق لكل شركة طيران أن تبيع خدمات النقل الجوي ، ولأي شخص حرية شراء هذه الخدمات بعملة ذلك البلد أو بالعملات الحرة القابلة للتحويل .

٥ - يحق لكل شركة طيران أن تحول أو تعيد إلى بلدها حسب طلبها فائض الإيرادات على النفقات المحصلة محليا ، ويسمح بالتحويل والإعادة فورا وبدون قيود أو ضرائب تفرض بهذا الخصوص وبالسعر الخاص بالتحويل المطبق للعمليات الجارية والحوالات في تاريخ تقدم شركة الطيران للطلب الأول للتحويل .

٦ - يسمح لشركات الطيران في كل طرف متعاقد بدفع المصاريف المحلية ويشمل ذلك شراء الوقود في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالعملة المحلية . كما يجوز لشركات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين حسب اختيارها أن تدفع هذه المصاريف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملات الحرة القابلة للتحويل وفقا لأنظمة العملة المحلية .

٧ - من أجل تشغيل أو استغلال الخدمات المصرح بها على الطرق المتفق عليها ، يحق لأي شركة طيران معينة لدى أي طرف متعاقد أن تدخل في ترتيبات تسويقية مشتركة ، مثل اتفاقية المقاعد المحجوزة ، أو المشاركة بالرموز أو ترتيبات للتأجير مع :

أ - شركة أو شركات الطيران لدى أي طرف متعاقد .
ب - شركة أو شركات الطيران لبلد ثالث شريطة قيام ذلك البلد بالسماح بترتيبات مماثلة على الرحلات التي تقوم بها من ذلك البلد الثالث وإليه وعبر أراضيه شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وشركات الطيران الأخرى .
وذلك شريطة حصول جميع شركات الطيران المشتركة في مثل هذه الترتيبات على :

١- الصلاحيات الملائمة .

٢ - تلبية الشروط المطبقة عادة في مثل هذه الترتيبات .

٨ - فيما يخص النقل الجوي الدولي وبغض النظر عن أي نص آخر ورد في هذه الاتفاقية ، يسمح لشركات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين ، وللجهات التي تتولى مهام نقل البضائع بشكل غير مباشر ، باستخدام أي وسيلة من وسائل النقل البري لنقل البضائع من وإلى أي موقع في إقليمي الطرفين المتعاقدين أو في دول أخرى ، وذلك بدون إخضاع تلك البضائع لأي قيود . ويشمل ذلك نقل البضائع من وإلى كافة المطارات التي يوجد بها منشآت جمركية ، كما يشمل ، أينما ينطبق ذلك ، حق تلك الشركات والجهات في نقل البضائع الموجودة في عهدة الجمارك بمقتضى القوانين والأحكام السارية . وتكفل لتلك البضائع ، سواء كانت منقولة برا أو جوا ، إمكانية الوصول إلى منشآت ومعاملات الجمارك في المطارات . ويجوز لشركات الطيران أن تختار القيام بنفسها بمهام النقل البري أو توفيرها عن طريق جهات أخرى للنقل البري ، من بينها وسائل النقل البري التي تتولى تشغيلها شركات طيران أخرى للنقل الجوي و جهات أخرى تتولى تقديم خدمات النقل البري على نحو غير مباشر . ويجوز عرض تقديم خدمات النقل المترابطة بواسطة وسائل النقل المختلفة مقابل سعر واحد للرحلة الكاملة ، يشمل إجمالي سعر النقل البري والجوي ، شريطة مراعاة شركات النقل تجنب تضليل العملاء فيما يقدمونه لهم من حقائق عن مثل هذا النقل .

المادة (٩)

الرسوم الجمركية والرسوم

١ - يعفى كل طرف متعاقد عند وصول الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي والمستخدم من قبل شركة الطيران المعينة في الطرف المتعاقد الآخر، إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، وبناء على مبدأ المعاملة بالمثل من جميع قيود الاستيراد وضرائب الممتلكات والرسوم على رأس المال والرسوم الجمركية والرسوم الضريبية وأي رسوم أو ضرائب مشابهة تفرض على الطائرات والمعدات الأرضية ووقود الطائرات وزيوت التشحيم والمعدات الفنية المستهلكة وقطع الغيار (ويشمل ذلك محركات الطائرات) ومخزونات الطائرات (ويشمل ذلك على سبيل المثال وليس الحصر الطعام والمشروبات والخمور والتبغ وأي منتجات معدة للبيع للركاب خلال الرحلة بكميات محددة) وأي مواد أخرى معدة فقط للاستعمال لأغراض عمليات الطائرات أو الخدمات على متنها للرحلات الدولية والتي :

١ - تفرض من قبل السلطات الوطنية .

٢ - لا تعتمد على تكلفة الخدمات المقدمة ، شريطة أن تبقى مثل هذه المعدات والمواد على متن الطائرات .

٢ - يعفى كذلك بموجب مبدأ المعاملة بالمثل من الضرائب والعوائد والرسوم المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة باستثناء الضرائب المبنية على تكاليف الخدمة المقدمة :

أ - مخزونات الطائرات المقدمة أو المزودة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والمحملة على متن الطائرة وضمن كميات محدودة لاستعمال طائرات شركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر والمغادرة إلى الخارج والتي تعمل في النقل الجوي الدولي حتى ولو استعملت هذه المخزونات على جزء من الرحلة المقطوعة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي زودت فيه الطائرة .

ب - المعدات الأرضية وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) المقدمة إلى إقليم طرف متعاقد لإجراء خدمات الصيانة ، أو تصليح طائرة عائدة لشركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر والمستعملة في النقل الجوي الدولي .

- ج - الوقود وزيوت التشحيم والمواد الفنية المستهلكة المقدمة أو المزودة في إقليم الطرف المتعاقد للاستعمال على طائرة شركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي حتى ولو استعملت هذه المواد على جزء من الرحلة المقطوعة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي زودت فيه الطائرة .
- د - مواد الترويج والدعاية المقدمة إلى أو المزودة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والمحملة على متن الطائرة ضمن كميات محدودة لاستعمالها على الطائرة المغادرة التابعة لشركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي ، حتى ولو استعملت هذه المواد على جزء من الرحلة المقطوعة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي زودت فيه الطائرة .
- ٣ - المعدات والمواد المشار إليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة يمكن أن يتطلب إبقاؤها تحت مراقبة وإشراف السلطات المختصة .
- ٤ - تكون الإعفاءات المشار إليها في هذه المادة متوفرة أيضا عندما تكون شركات الطيران المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مع شركة طيران أخرى وتتمتع هذه الشركة بإعفاءات مشابهة من الطرف المتعاقد الآخر بقصد التحويل أو الإعارة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للمواد المحددة في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة .

المادة (١٠)

رسوم الاستخدام

- ١ - تكون رسوم الاستخدام المفروضة من قبل السلطات الضريبية المختصة أو الهيئات في كل طرف متعاقد على شركات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية بشكل غير منصف وأن تقسم بشكل متساو ضمن تصنيفات المستخدمين . وفي كل الأحوال فإن أي رسوم استخدام يجب أن تقدر على شركات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر في حدود لا تقل أفضلية عن حدود ما هو متوفر لأي شركة طيران أخرى وذلك حين تقدير تلك الرسوم .

٢ - رسوم الاستخدام المفروضة على شركات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر يمكن أن تعكس ولكن على ألا تزيد على التكلفة الكاملة للسلطات الضريبية المختصة أو الهيئات التي تقوم بفرض الرسوم لتجهيز المطار الملائم ومناطق المطار المحيطة ، والملاحة الجوية وتسهيلات أمن الطيران والخدمات في المطار أو داخل نظام المطار . هذه الرسوم يمكن أن تتضمن عائدا معقولا على الموجودات بعد احتساب الاستهلاك . تكون الخدمات والتسهيلات التي على أساسها فرضت تلك الرسوم مبنية على أسس اقتصادية وفعالة .

٣ - يشجع كل طرف إجراء مشاورات بين السلطات الضريبية المختصة أو الهيئات القائمة في إقليمه وبين شركات الطيران التي تستعمل الخدمات والتسهيلات وأن تشجع هذه السلطات الضريبية المختصة أو الهيئات شركات الطيران على تبادل المعلومات التي يمكن أن تكون ضرورية وتسمح كذلك بمراجعة دقيقة لمدى معقولية الرسوم وذلك طبقا للمبادئ الواردة في الفقرات (١) و(٢) من هذه المادة . يشجع كل طرف متعاقد السلطات الضريبية المختصة بإشعار المستخدمين بشكل معقول حول أي اقتراح على تغيير رسوم الاستخدام وذلك لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل حدوث التغيير .

٤ - لن يعتبر أي من الطرفين المتعاقدين في إجراءات حل النزاع بمقتضى المادة (١٤) منتهكا لأحكام هذه المادة إلا إذا :

- ١ - فشل ذلك الطرف في التعهد بمراجعة الرسوم أو الممارسة التي هي موضوع الشكوى من قبل الطرف المتعاقد الآخر خلال فترة زمنية معقولة ، أو
- ٢ - أن يفشل الطرف بعد هذه المراجعة في اتخاذ جميع الخطوات التي بمقدوره لمعالجة أي رسم أو ممارسة غير منسجمة مع هذه المادة .

المادة (١١)

المنافسة العادلة

- ١ - يسمح كل طرف متعاقد لشركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين بفرض متساوية وعادلة للمنافسة في تقديم النقل الجوي المحدد في هذه الاتفاقية .
- ٢ - يسمح كل طرف متعاقد لشركة الطيران بتحديد عدد الرحلات ، والسعة للنقل الجوي الدولي التي تقدم بناء على اعتبارات تجارية في السوق ، وانسجاما مع هذا الحق لن يحدد أي طرف متعاقد انفراديا حجم الحركة ، أو عدد الرحلات وانتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات المستخدمة من قبل شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا إذا ظهر متطلب جمركي أو فني أو متصلة بالعمليات أو لأسباب تتعلق بالبيئة وتحت شروط موحدة مطابقة للمادة (١٥) من المعاهدة .
- ٣ - لن يفرض أي طرف على شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر شرطا يقضي بإعطاء حق الرفض الأول لها ، أو شرطا يقضي بتسيير رحلات على أساس النسبة العددية أو تحصيل رسم على عدم الاعتراض أو أي شروط أخرى تتعلق بالسعة وعدد الرحلات أو الحركة والتي تكون غير منسجمة مع أهداف هذه الاتفاقية .
- ٤ - لن يشترط أي طرف متعاقد تسجيل جداول الرحلات أو برامج الرحلات العارضة أو خطط العمليات من قبل شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر من أجل الموافقة إلا إذا تطلب الأمر ذلك على أساس عدم التمييز بفرض شروط موحدة كما هو وارد في الفقرة (٢) من هذه المادة أو كما هو مصرح به بالتحديد في ملحق هذه الاتفاقية . إذا ما اشترط أحد الطرفين في تقديم ذلك من أجل الإحاطة بالمعلومات ، فإنه يقلل من الأعباء الإدارية لشروط ومتطلبات وإجراءات التقديم على وسطاء النقل الجوي وعلى شركات الطيران المعينة والتابعة للطرف المتعاقد الآخر .

المادة (١٢)

تحديد الأسعار

١ - يسمح كل طرف متعاقد بوضع أسعار النقل الجوي من قبل كل شركة طيران معينة على أساس الاعتبارات التجارية للسوق . يقتصر التدخل من قبل الأطراف على :

أ - منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة .

ب - حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بسبب سوء استعمال المكانة المسيطرة .

ج - حماية شركات الطيران من الأسعار المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب المساعدة أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر .

٢ - يحق لكل طرف متعاقد أن يشترط الحصول على إشعار أو تقديم الأسعار لدى سلطات الطيران التابعة له والتي سيتم استيفاؤها من أو إلى إقليمه من قبل شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر . ويمكن طلب الإشعار أو التقديم من قبل شركات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين في مدة لا تزيد على (٣٠) ثلاثين يوماً قبل التاريخ المقترح لدخول الأسعار حيز التنفيذ . في حالات خاصة يمكن أن يسمح بالإشعار أو التقديم في مدة أقصر مما يطلب عادة . لن يشترط أي من الطرفين الإشعار أو التقديم من قبل شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للأسعار المفروضة على الجمهور من قبل منظمي الرحلات العارضة باستثناء ما إذا كان هذا الشرط على أسس غير تمييزية لأغراض الإحاطة بالمعلومات .

٣ - لن يتخذ أي طرف إجراء انفرادياً لمنع تدشين أو استمرار السعر المقترح فرضه أو دفعه من قبل :

أ - شركة الطيران التابعة لأي طرف متعاقد للنقل الجوي الدولي بين أقاليم الطرفين ، أو

ب - شركة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي بين إقليم الطرف الآخر وأي بلد آخر بما في ذلك وفي كلتا الحالتين النقل على أساس خطوط بينها وفي داخلها . إذا اعتقد أي طرف متعاقد بأن أي سعر غير منسجم مع الاعتبارات الموضوعية في الفقرة (١) من هذه المادة ، يطلب مشاورات وأن يشعر الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم اقتناعه وذلك في أقرب فرصة ممكنة . تعقد هذه المشاورات خلال مدة لا تزيد على (٣٠) ثلاثين يوماً بعد استلام الطلب ، وعلى الطرفين أن يتعاونوا لتوفير المعلومات الضرورية للتوصل إلى حل معقول للمسألة . إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بخصوص السعر الذي تم بشأنه إعطاء إشعار بعدم القناعة يبذل كل طرف قصارى جهوده لوضع ذلك الاتفاق حيز التنفيذ . وبدون مثل هذا الاتفاق المشترك يسري مفعول السعر أو يستمر سريان مفعوله .

المادة (١٣)

المشاورات

يحق لأي طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب مشاورات تتعلق بهذه الاتفاقية تبدأ هذه المشاورات في أقرب وقت ممكن على ألا تزيد هذه الفترة على (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الطلب إلا إذا اتفقا على خلاف ذلك .

المادة (١٤)

تسوية الخلافات

١ - أي خلاف ينشأ حول هذه الاتفاقية ، باستثناء الخلافات التي يمكن أن تنشأ بموجب الفقرة (٣) من المادة (١٢) (تحديد الأسعار) والتي لم يتم حلها من خلال الجولة الأولى الرسمية للمشاورات ، يمكن إحالتها بالاتفاق بين الطرفين إلى شخص أو هيئة لاتخاذ قرار بذلك . إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على ذلك ، يقدم الخلاف ، وبناء على طلب أي طرف متعاقد إلى التحكيم وفقاً للإجراءات الموضوعية أدناه .

- ٢ - يتم التحكيم من قبل هيئة مكونة من ثلاثة محكمين مشكلة على النحو التالي :
- أ - يسمي كل طرف محكما واحدا وذلك خلال (٣٠) ثلاثين يوما من استلام الطلب للتحكيم . وخلال (٦٠) ستين يوما بعد تسمية هذين المحكمين يعينان بالاتفاق فيما بينهما محكما ثالثا يعمل كرئيس لهيئة التحكيم .
- ب - إذا لم يتمكن أي طرف من تسمية محكم خاص به ، أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث طبقا للفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، فيحق لأي طرف متعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين المحكم اللازم أو المحكمين خلال (٣٠) ثلاثين يوما . إذا كان رئيس المجلس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين فيقوم بالتعيين أقدم نائب للرئيس والذي لا يعتبر غير مؤهل على هذا الأساس .
- ٣ - باستثناء ما اتفق عليه خلاف ذلك تحدد هيئة التحكيم صلاحيتها القضائية وفقا لهذه الاتفاقية ، وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها . يحق لهيئة التحكيم عند تشكيلها أن توصي بإجراءات مؤقتة إلى حين صدور قرارها النهائي . بناء على توجيهات من هيئة التحكيم أو بناء على طلب أي من الطرفين ، يعقد مؤتمر بعد فترة لا تزيد على (١٥) خمسة عشر يوما بعد التشكيل التام للهيئة لتقرير القضايا المحددة التي سوف يحكم فيها والإجراءات المحددة التي يجب أن تتبع .
- ٤ - باستثناء ما اتفق عليه خلاف ذلك ، أو ما تم توجيهه من قبل هيئة التحكيم ، يقدم كل طرف مذكرة خلال (٤٥) خمسة وأربعين يوما بعد التشكيل التام لهيئة التحكيم على أن تكون الإجابات جاهزة خلال (٦٠) ستين يوما بعد ذلك . تعقد هيئة التحكيم جلسة بناء على طلب أي من الطرفين ، أو بناء على مبادرة منها خلال (١٥) خمسة عشر يوما بعد أن يكون موعد الإجابات قد استحق .
- ٥ - تحاول هيئة التحكيم إعطاء قرارها كتابة خلال (٣٠) ثلاثين يوما بعد انتهاء الجلسة أو في حالة عدم عقد الجلسة فيكون بعد تاريخ تقديم كلتا الإجابتين . يكون قرار الأغلبية في هيئة التحكيم ملزما .

٦ - يمكن أن يقدم الطرفان المتعاقدان طلبات للاستيضاح بخصوص القرار خلال (١٥) خمسة عشر يوماً ، بعد إصداره وأن يصدر استيضاح للقرار خلال (١٥) خمسة عشر يوماً من تاريخ ذلك الطلب .

٧ - ينفذ كل طرف متعاقد تنفيذاً كاملاً وبالدرجة التي تنسجم مع قانونه الوطني أي قرار أو حكم صادر عن هيئة التحكيم .

٨ - تقسم التكاليف المترتبة على هيئة التحكيم بما في ذلك التكاليف والرسوم المترتبة على المحكمين بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين . تعتبر أي تكاليف من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالإجراءات الواردة في الفقرة (٢) (ب) من هذه المادة جزءاً من تكاليف هيئة التحكيم .

المادة (١٥)

إنهاء الاتفاقية

يحق لأي طرف متعاقد في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية . يرسل مثل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي . ينتهي مفعول هذه الاتفاقية في منتصف الليل (في مكان تسليم الإخطار للطرف المتعاقد الآخر) مباشرة قبل الذكرى السنوية الأولى لتاريخ تسليم الإخطار من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، إلا إذا سحب هذا الإخطار باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه الفترة .

المادة (١٦)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وجميع التعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة (١٧)

سريان المفعول

هذه الاتفاقية ستطبق بشكل مؤقت عند توقيعها وستصبح سارية المفعول بعد تبادل المذكرات الدبلوماسية المؤكدة بأن كل طرف متعاقد قد أكمل إجراءاته القانونية الضرورية . وإثباتا لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه ، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته قد وقعا على هذه الاتفاقية .

وقعت في مسقط هذا اليوم ١٩ من شهر ديسمبر ٢٠١٣م بنسختين باللغتين العربية والإنجليزية . ويكون النص باللغة الإنجليزية هو النص المعتمد .

عن حكومة

الولايات المتحدة الأمريكية

سعادة السفيرة/ غريتا سي هولتز

سفيرة الولايات المتحدة لسلطنة عمان

عن حكومة

سلطنة عمان

سعادة المهندس/ سالم بن ناصر بن سعيد العوفي

الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للطيران المدني

الملحق (١)

النقل الجوي المنتظم

الجزء (١)

الطرق الجوية

يكون لشركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد بموجب هذا الملحق ووفقاً لشروط تعيينها، الحق في القيام برحلات النقل الجوي الدولي المنتظمة بين نقاط على الطرق الجوية التالية :

أ - الطرق الجوية لشركة أو لشركات الطيران المعينة من قبل حكومة سلطنة عمان :

١ - من نقاط فيما وراء سلطنة عمان عبر سلطنة عمان ونقاط وسطية إلى نقطة أو نقاط في الولايات المتحدة الأمريكية وفيما وراء .

٢ - لكافة خدمات أو خدمة الشحن بين الولايات المتحدة الأمريكية وأي نقطة أو نقاط .

ب - الطرق الجوية لشركة أو لشركات الطيران المعينة من قبل حكومة الولايات المتحدة الأمريكية :

١ - من نقاط فيما وراء الولايات المتحدة الأمريكية عبر الولايات المتحدة الأمريكية ونقاط وسطية إلى نقطة أو نقاط في عمان وفيما وراء .

٢ - لكافة خدمات أو خدمة الشحن بين سلطنة عمان وأي نقطة أو نقاط .

الجزء (٢)

المرونة التشغيلية

يحق لكل شركة طيران معينة وعلى أي أو على كل الرحلات وحسب اختيارها :

١ - تشغيل رحلات جوية في أحد أو في كلا الاتجاهين .

٢ - ضم أرقام رحلات جوية مختلفة ضمن رحلة طائرة واحدة .

- ٣ - خدمة نقاط على الطرق الجوية التابعة لإقليم أي طرف متعاقد ، بأي وسيلة ضم وبأي شكل (والتي يمكن أن تتضمن خدمة نقاط متوسطة ونقاط فيما وراء ونقاط فيما بعد) .
- ٤ - حذف نقاط التوقف على أي نقطة أو نقاط .
- ٥ - نقل الحركة من أي من طائراته إلى أي من طائراته الأخرى في أي نقطة على الطرق الجوية .
- ٦ - تقديم خدماتها إلى نقاط فيما وراء أي نقطة في إقليمها مع أو بدون تغيير نوعية الطائرة أو رقم الرحلة ، ويمكن تحفظها والإعلان عن خدماتها إلى الجمهور العام من خلال خدمات الرحلة ، بدون قيود جغرافية أو اتجاهية وبدون فقدان أي حق لنقل الحركة المسموح بها بموجب هذه الاتفاقية ، باستثناء جميع خدمات الشحن ، شريطة أن تكون الخدمة تخدم نقطة في إقليم الطرف الذي عين شركة الطيران .

الجزء (٣)

استبدال الطائرات

على أي جزء أو أجزاء من الطرق الجوية أعلاه يمكن لأي شركة طيران معينة أن تقوم بالنقل الجوي الدولي بدون أي قيود تتعلق بالاستبدال في أي نقطة على الطريق الجوي في نوع وعدد الطائرات العاملة باستثناء جميع خدمات الشحن ، شريطة أن يكون النقل بالاتجاه المغادر لما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من إقليم الطرف الذي عين شركة الطيران وأن يكون النقل بالاتجاه القادم إلى إقليم الطرف الذي عين شركة الطيران هو استمرار للنقل إلى ما وراء تلك النقطة .

الملحق (٢)

النقل الجوي العارض

الجزء (١)

أ - يكون لشركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد بموجب هذا الملحق وطبقا لشروط تعيينها الحق في نقل الحركة العارضة الدولية من المسافرين (وأمتعتهم المرافقة) و/ أو الشحن (بما في ذلك وليس مقتصرًا على رحلات الشحن المرسل العارضة والمجزأة والرحلات العارضة التي تجمع بين (مسافرين وشحن) :

١ - بين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران وأي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٢ - وبين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وأي نقطة أو نقاط في بلد ثالث أو بلدان شريطة أن تكون مثل هذه الخدمة وباستثناء رحلات الشحن العارضة جزءًا من عملية متواصلة بتغيير أو بدون تغيير الطائرة التي تتضمن الخدمة للرحلة المتجهة للوطن بهدف تحميل حركة النقل المحلية بين الوطن وإقليم الطرف المتعاقد الآخر .

ب - عند القيام بالخدمات المتضمنة في هذا الملحق ، يكون لشركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد بموجب هذا الملحق الحق أيضا في :

١ - التوقف أثناء الطريق في أي نقاط سواء كانت ضمن أو خارج إقليم أي طرف .

٢ - نقل حركة الترانزيت عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٣ - أن يجمع على نفس الطائرة الحركة التي منشؤها من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والحركة التي منشؤها من إقليم الطرف المتعاقد الآخر والحركة التي منشؤها من بلدان ثالثة .

٤ - تقديم خدمات النقل الجوي الدولي بدون قيود تتعلق بتغيير نوع أو عدد الطائرات التي تتولى تشغيلها في أي نقطة على الطرق الجوية شريطة أن يكون النقل إلى نقطة تقع فيما وراء هذه النقطة بمثابة عملية نقل مستمرة من إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران في حالة الرحلة القادمة

وأن تكون عملية النقل المتجهة نحو إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران استمرارا لعملية النقل المنطلقة من نقطة تتجاوز تلك النقطة ، وذلك باستثناء الرحلات العارضة لنقل البضائع .

ج- ينظر كل طرف بإيجاب لطلبات شركات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر لنقل الحركة غير الواردة في هذا الملحق وذلك على أساس المجاملة ومبدأ المعاملة بالمثل .

الجزء (٢)

يكون لأي شركة طيران معينة من قبل أي طرف متعاقد والتي تقوم بنقل جوي دولي عارض منشؤه في إقليم أي طرف سواء كان النقل باتجاه واحد أو على أساس الرحلة باتجاهين الخيار بالالتزام بقوانين الرحلات العارضة والأنظمة والقواعد الخاصة ببلدها أو ببلد الطرف المتعاقد الآخر . إذا طبق طرف متعاقد قواعد أو أنظمة أو نصوص أو شروط أو قيود مختلفة على واحدة أو أكثر من شركات الطيران التابعة له أو على شركات الطيران التابعة لدول أخرى تخضع كل شركة طيران معينة للتطبيق الأقل تقييدا لمثل هذه المعايير .

ولكن ليس في الفقرة أعلاه ، ما يحد حقوق أي من الطرفين المتعاقدين في أن يطلب من شركات الطيران المعنية بموجب هذا الملحق من قبل أي طرف متعاقد الالتزام بالمتطلبات المتعلقة بحماية أموال المسافرين والحقوق الخاصة بإلغاء حجوزات المسافرين واسترجاع ثمن تذاكر سفرهم .

الجزء (٣)

باستثناء ما يتعلق بقواعد حماية المستهلك المشار إليها في الفقرة السابقة أعلاه ، لن يطلب أي طرف متعاقد من شركة الطيران المعنية بموجب هذا الملحق من قبل الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بنقل الحركة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر أو بلد ثالث على أساس الرحلة باتجاه واحد أو باتجاهين بأن يقدم ما هو أكثر من بيان للامتثال بالقوانين والأنظمة والقواعد المطبقة المشار إليها في الجزء (٢) من هذا الملحق أو السماح بالتخلي عن تلك القوانين أو الأنظمة أو القواعد الممنوحة من قبل سلطات الطيران المختصة .

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the United States of America (hereinafter, “the Contracting Parties”);

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

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

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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

- 9 - "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
- 10 - "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Contracting Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
- 11 - "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

- 1 - Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:
 - a -the right to fly across its territory without landing;
 - b -the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c -the rights otherwise specified in this Agreement.
- 2 - Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

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

- 2 - On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
- a - substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;
 - b - the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and
 - c - the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article (6) (Safety) and Article (7)(Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

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

- 3 - This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article (7) (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

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

Article 6

Safety

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

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

Article 7

Aviation Security

- 1 - In accordance with their rights and obligations under international law, the 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in conformity with all international agreements on aviation security ratified by both Contracting Parties and shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

- 2 - The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
- 3 - The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
- 4 - Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.
- 5 - When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
- 6 - When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request

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

Article 8

Commercial Opportunities

- 1 - The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.
- 2 - The designated airlines of each 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 in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
- 3 - Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

- 4 - Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
- 5 - Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
- 6 - The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
- 7 - In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with
 - a - an airline or airlines of either Contracting Party; and
 - b - an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country;
provided that all airlines in such arrangements:
 - i - hold the appropriate authority and
 - ii - meet the requirements normally applied to such arrangements.

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

Article 9

Customs Duties and Charges

- 1 - On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are:
- i - imposed by the national authorities, and
 - ii - not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

- 2 - There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
- a - aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - b - ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;
 - c - fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and
 - d - promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
- 3 - Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

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

Article 10

User Charges

- 1 - User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
- 2 - User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
- 3 - Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

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

Article 11

Fair Competition

- 1 - Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
- 2 - Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article (15) of the Convention.
- 3 - Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
- 4 - Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement.

If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 12

Pricing

- 1 - Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a - prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b - protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c - protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
- 2 - Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
- 3 - Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by:
 - i - an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or

- ii - an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis.

If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other 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, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

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

Article 14

Settlement of Disputes

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

- 2 - Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
- a - Within (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b - If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- 3 - Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than (15) days after the tribunal is fully constituted.
- 4 - Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or on its own initiative within (15) days after replies are due.

- 5 - The tribunal shall attempt to render a written decision within (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
- 6 - The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within (15) days of such request.
- 7 - Each Contracting Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
- 8 - The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (2.b.) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

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

Article 16

Registration with ICAO

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

Article 17

Entry into Force

This Agreement shall be provisionally applied upon signature and shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes confirming that each Contracting Party has completed all of its necessary legal procedures.

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

DONE at Muscat, this 19th day of December 2013, in duplicate, in the English and Arabic languages. English shall be the authentic language text.

**FOR THE GOVERNMENT
OF
THE SULTANATE OF OMAN**

**FOR THE GOVERNMENT
OF
THE UNITED STATES OF AMERICA**

H.E. Eng. Salim Bin Nasser Said Al-Oufi

Honorable Greta C. Holtz

Chief Executive Officer of the
Public Authority for Civil Aviation

Ambassador of the United States
to the Sultanate of Oman

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

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

A - Routes for the airline or airlines designated by the Government of Oman:

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

B - Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

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

Section 2

Operational Flexibility

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

- 1 - operate flights in either or both directions;
- 2 - combine different flight numbers within one aircraft operation;
- 3 - serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories

of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;

- 4 - omit stops at any point or points;
- 5 - transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- 6 - Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

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

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

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

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

B - In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right:

- 1 - to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Contracting Party;
- 2 - to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory;
- 3 - to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, traffic originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries; and
- 4 - to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has

designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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

Section 2

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

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

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Contracting Party shall require an airline designated under this Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section (2) of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.