

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٣/٣٢

بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية
بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية طاجيكستان

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية طاجيكستان
الموقعة في مسقط بتاريخ ١٥ من مارس ٢٠٢٣م،
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: ٤ من ذي القعدة سنة ١٤٤٤هـ

الموافق: ٢٤ من ماي سنة ٢٠٢٣م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

اتفاقية الخدمات الجوية

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية طاجيكستان

إن حكومة سلطنة عمان، وحكومة جمهورية طاجيكستان المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين المتعاقدين" باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي، والتي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م، ورغبة منهما في إبرام اتفاقية مكملة للمعاهدة المذكورة، بغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما، وما وراءهما،
قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ - يقصد بمصطلح "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م، وتشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (٩٠) و(٩٤) منها، شريطة أن تكون هذه الملاحق، والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول بالنسبة إلى كلا الطرفين المتعاقدين أو تم التصديق عليها من قبلهما.

ب - يقصد بمصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة سلطنة عمان، هيئة الطيران المدني، وأي شخص، أو جهة مفوضة بإنجاز أي من الصلاحيات المنوطة حالياً من قبل الهيئة سالفة الذكر، أو صلاحيات مماثلة. وبالنسبة لحكومة جمهورية طاجيكستان، وكالة الطيران المدني، وأي شخص، أو جهة مفوضة بإنجاز أي من الصلاحيات المنوطة حالياً من قبل الهيئة سالفة الذكر، أو صلاحيات مماثلة.

ج - يقصد بمصطلح "شركات الطيران المعينة" شركات الطيران التي تم تعيينها وترخيصها وفقاً للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.

د - يقصد بمصطلح "إقليم" بالنسبة لدولة، المعنى المحدد لها في المادة (٢) من المعاهدة.

هـ- يقصد بمصطلحات "خدمة جوية" و"خدمة جوية دولية" و"شركات الطيران" و"التوقف لغير أغراض الحركة الجوية" المعاني المحددة لكل منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

و- يقصد بمصطلح "السعة" بالنسبة لطائرة، السعة المحققة للإيراد والمتاحة لتلك الطائرة على مسار أو جزء من مسار.

ز- يقصد بمصطلح "السعة" بالنسبة للخدمات المتفق عليها، كما هي محددة في المادة (٢)، سعة الطائرة المستخدمة على هذه الخدمة، مضروبة في عدد مرات تشغيل هذه الطائرة في فترة معينة على مسار أو جزء من مسار.

ح- يقصد بمصطلح "التعرفة" الأسعار التي سيتم دفعها مقابل نقل الركاب والحمولة والشروط التي تطبق هذه الأسعار بموجبها، ويشمل الأسعار، والشروط الخاصة بالوكالة والخدمات الإضافية الأخرى، وذلك فيما عدا أجور، وشروط نقل البريد.

ط- يقصد بمصطلح "جدول المسارات" جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية، وأي تعديلات تدخل عليه يتم الاتفاق عليها وفقا لأحكام المادة (٢١) من هذه الاتفاقية.

ي- يقصد بمصطلح "الاتفاقية" هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأي بروتوكولات أو وثائق مماثلة تعدل هذه الاتفاقية، أو الملحق.

ك- يقصد بمصطلح "رسوم المستخدم" الرسوم المفروضة على شركات الطيران لتوفير مرافق أو خدمات المطارات، أو الملاحاة الجوية، أو أمن الطيران بما في ذلك المرافق والخدمات ذات الصلة.

المادة (٢)

منح الحقوق

١ - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض تأسيس، وتشغيل خدمات جوية دولية مجدولة على المسارات المحددة في جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية، ويطلق على هذه الخدمات والمسارات فيما بعد بـ "الخدمات المتفق عليها"، و"المسارات المحددة" على التوالي، وتتمتع شركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد، عند تشغيل الخدمة المتفق عليها على مسار محدد، بالحقوق الآتية:

- أ - التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- ب - التوقف لغير أغراض الحركة الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- ج - أخذ، وإنزال الركاب، والحمولة، والبريد في أي نقطة على المسارات المحددة، وفقا للأحكام الواردة في جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية.
- ٢ - ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يمكن اعتباره أنه يمنح شركات الطيران المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ميزة التحميل، والتنزيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للركاب، أو الحمولة، أو البريد المحمول مقابل تعويض، أو بالأجر، إذا كانت متجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٣)

تعيين شركات الطيران

- ١ - يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يعين بالكتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر، شركة طيران واحدة أو أكثر، لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة.
- ٢ - عند تسلم أي تعيين، يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و(٤) من هذه المادة، منح شركات الطيران المعنية تراخيص التشغيل اللازمة دون تأخير.
- ٣ - يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة لتحقيق الشروط المقررة بموجب القوانين واللوائح التي تطبق عادة، وعلى نحو معقول على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل هذه السلطات وفقا لأحكام المعاهدة.
- ٤ - يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، أو أن يفرض تلك الشروط التي قد يعتبرها ضرورية لممارسة شركة الطيران المعنية الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية، في حال لا يكون فيه ذلك الطرف المتعاقد مقتنعا بأن الملكية الجوهرية، والسيطرة الفعلية لشركة الطيران تكمن لدى الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران، أو لدى مواطنيه.
- ٥ - عندما يتم تعيين وترخيص شركة الطيران على هذا النحو، يجوز لها البدء في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون هنالك تعرفه موضوعة وفقا لأحكام المادة (١١) من هذه الاتفاقية، مطبقة بالنسبة إلى تلك الخدمة.

المادة (٤)

إلغاء أو تعليق العمل بتراخيص التشغيل

١ - يحق لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل، أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية لشركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض هذه الشروط، التي قد يعتبرها ضرورية لممارسة هذه الحقوق، في أي من الحالات الآتية:

أ - إذا لم يكن مقتنعا بأن الملكية الجوهرية، والسيطرة الفعلية لشركة الطيران تلك تكمن لدى الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران، أو لمواطني هذا الطرف المتعاقد.

ب - إذا لم تمتثل شركة الطيران لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد المانح لتلك الحقوق.

ج - إذا أخفقت شركة الطيران بخلاف ذلك في التشغيل وفقا للشروط المقررة بموجب هذه الاتفاقية.

٢ - ما لم يكن من الضروري الإلغاء الفوري، أو التعليق، أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة لتجنب المزيد من الانتهاكات بالقوانين أو اللوائح، فإن هذه الحقوق تمارس فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

٣ - في حالة اتخاذ إجراء من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه المادة، لا يجوز الإخلال بحقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب المادة (١٩) من هذه الاتفاقية.

المادة (٥)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١ - تعفى الطائرات المشغلة في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركات الطيران المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين من جميع الرسوم أو الضرائب، وذلك عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بالإضافة إلى المعدات المعتادة، والوقود وزيوت التشحيم، ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة، والمشروبات، والتبغ) التي تؤخذ على متن الطائرة، على أساس المعاملة بالمثل، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات والمخازن على متن الطائرات إلى أن يعاد تصديرها.

٢ - تطبق الإعفاءات الممنوحة في هذه المادة للبنود المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة إذا:

أ - تم إدخالها إلى إقليم طرف متعاقد من قبل أو نيابة عن شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر.

ب - تم إبقاؤها على متن طائرة شركة الطيران المعنية لطرف متعاقد عند وصولها أو مغادرتها إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ج - تم أخذها على متن طائرة شركة الطيران المعنية لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وبغرض الاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها.

سواء استخدمت أو استهلكت تلك البنود كلياً أو جزئياً في إقليم الطرف المتعاقد المانع للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم نقل ملكية بتلك البنود في إقليم الطرف المتعاقد المذكور.

٣ - يجوز إنزال المعدات الجوية المعتادة، وكذلك المواد والإمدادات المبقاة عادة على متن طائرة شركة الطيران المعنية لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الإقليم. وفي هذه الحالة، يجوز أن توضع تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يتم إعادة تصديرها أو التصرف بها بغير ذلك وفقاً للوائح الجمركية.

٤ - يخضع الركاب والأمتعة والحمولة العابرة مباشرة عبر أراضي أحد الطرفين المتعاقدين والذين لا يخرجون من منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، لرقابة مبسطة للغاية بحد أقصى. تعفى الأمتعة والحمولة العابرة مباشرة من الرسوم والضرائب، بما في ذلك الرسوم الجمركية.

٥ - تعفى شركات الطيران المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين من دفع الرسوم الجمركية، والضرائب، والرسوم الأخرى فيما يتعلق بالأجهزة المكتبية، والزي الرسمي، والمواد الإعلانية، والهدايا التذكارية، ووثائق إيرادات شركات الطيران مثل تذاكر السفر، وفواتير الخط الجوي، والقرطاسيات المطبوعة، فضلاً عن معدات الأرض، والاتصالات المخصصة للاستخدام في المطار فقط. وقائمة هذه المواد تتم الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران في دولة الدخول، وتحال لإشعار سلطات الجمارك.

المادة (٦)

تطبيق القوانين واللوائح

- ١ - تطبق قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين على ملاحه وتشغيل طائرات شركات الطيران المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في أثناء الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو البقاء فيه، أو المغادرة منه، أو العبور فوقه.
- ٢ - تطبق قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بوصول ومغادرة الركاب وطاقم الطائرة والحمولة والبريد إلى ومن إقليمه (لاسيما اللوائح المتعلقة بجوازات السفر والجمارك والعمله وإجراءات الصحة والحجر الصحي) على الركاب وطاقم الطائرة والحمولة عند الوصول إلى أو المغادرة من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين على طائرات شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- ٣ - تمثل شركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين بقوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى أراضيها، أو إخراجها منها، وذلك في أثناء دخول، أو وجود، أو مغادرة طائراتها إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

المادة (٧)

المبادئ الحاكمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها

- ١ - يجب أن تكون هناك فرص عادلة ومتساوية لشركات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها، على المسارات المحددة بين إقليميهما.
- ٢ - في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تأخذ شركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين بعين الاعتبار مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر - دون وجه حق - على الخدمات التي يقدمها الأخير على كل أو جزء من المسار نفسه.
- ٣ - يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها التي تقدمها شركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين ذات علاقة وثيقة باشتراطات النقل العام على المسارات المحددة، وأن يكون هدفها الأساسي توفير - بعامل حمولة معقول - سعة كافية لاستيفاء الاشتراطات الحالية، والمعقول توقعها لنقل الركاب والحمولة بما في ذلك البريد الصادر من أو المتوجه إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران.

ويجب توفير حمل الركاب والحمولة - بما في ذلك البريد - الذين يتم حملهم وتنزيلهم عند نقاط على المسارات المحددة في أقاليم دول أخرى غير تلك التي عينت شركات الطيران وفقا للمبادئ العامة بأن السعة يجب أن تكون مرتبطة بالآتي:

أ - متطلبات الحركة الجوية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران.
ب - متطلبات الحركة الجوية في المنطقة التي تعبر خلالها الخدمات المتفق عليها، وذلك بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى المؤسسة من قبل شركات الطيران في الدول التي تشكل المنطقة.

ج - متطلبات تشغيل شركات الطيران العابرة.

المادة (٨)

ممثلو شركات الطيران

١ - يمنح كل طرف متعاقد شركات الطيران المعنية لدى الطرف المتعاقد الآخر، على أساس المعاملة بالمثل، الحق في الاحتفاظ بمكاتب وموظفين إداريين وتجاريين وفنيين مختارين من بين مواطني أي من الطرفين المتعاقدين، أو كليهما حسب الضرورة لمتطلبات أي شركة طيران معينة على النقاط المحددة في جدول المسارات في إقليمه.

٢ - يسمح بتوظيف مواطني دولة ثالثة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بموجب ترخيص من السلطات المختصة.

٣ - يخضع جميع الموظفين المذكورين أعلاه للقوانين المتعلقة بالدخول، والبقاء في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وكذلك القوانين، واللوائح، والتوجيهات الإدارية المعمول بها في ذلك الإقليم.

٤ - يقدم عدد هؤلاء الموظفين، الذي وضع بالاتفاق بين شركات الطيران المعنية، للموافقة عليه من السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين.

٥ - يقدم كل طرف متعاقد أي مساعدة ضرورية للمكاتب، والموظفين المذكورين.

٦ - تمنح شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد حقوق البيع المستقل للنقل باستخدام وثائق النقل الخاصة بها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، وفقا لقوانين، ولوائح ذلك الطرف المتعاقد. ويجوز تنفيذ هذه المبيعات مباشرة من قبل ممثلي شركات الطيران المعينة، أو من خلال وكلاء معتمدين لديهم تراخيص مناسبة لتوفير هذه الخدمات.

٧ - يحق لشركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تبيع، وتكون لأي شخص الحرية في شراء هذا النقل بالعملة المحلية، أو أي عملة أخرى قابلة للتحويل بحرية.

٨ - يحق لشركات الطيران المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تدفع للنفقات المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل بحرية، شريطة أن يكون هذا وفقا لأنظمة العملة المحلية.

المادة (٩)

الموافقة على الجداول

على شركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تعرض على سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر، وذلك قبل (٣٠) ثلاثين يوما على الأقل من بدء تسيير الخدمات على المسارات المحددة وقبل كل موسم مرور، جداول الرحلات متضمنة نوع الطائرات المراد استخدامها للموافقة عليها.

وينطبق ذلك أيضا على أي تغييرات لاحقة، ويجوز تخفيض هذه المدة في حالات خاصة، بناء على موافقة السلطات المذكورة.

المادة (١٠)

الترتيبات التعاونية

١ - عند التشغيل أو الإبقاء على الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة، يحق لأي شركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية، مثل المشروع المشترك، أو المجال المغلق، أو ترتيبات الترميز المشترك، مع:

- أ - شركات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين.
- ب - شركات الطيران التابعة لدولة أخرى.
- وذلك شريطة أن تملك جميع شركات الطيران المشتركة في مثل هذه الترتيبات الصلاحية الملائمة وتستوفي الشروط المطبقة عادة في مثل هذه الترتيبات.
- ٢ - يتفق الطرفان المتعاقدان على اتخاذ الإجراء اللازم لضمان إبلاغ المستهلكين بشكل تام، وحمايتهم فيما يتعلق بتشغيل الرحلات بالترميز المشترك من أو إلى إقليميهما، وكذلك كحد أدنى، يزود الركاب بالمعلومات اللازمة بالطرق الآتية:
- أ - شفويا، وإن أمكن بالكتابة في وقت الحجز.
- ب - بشكل مكتوب على التذكرة نفسها أو، إن لم يكن ذلك ممكنا، على وثيقة الرحلة المصاحبة للتذكرة أو على أي وثيقة أخرى تحل محل التذكرة، مثل تأكيد كتابي، بما في ذلك المعلومات التي توضح بمن يجب الاتصال بهم في حالة وجود مشكلة وإشارة واضحة إلى شركة الطيران المسؤولة في حالة وقوع ضرر أو حادث.
- ج - شفويا مرة أخرى، من قبل موظفي الخدمات الأرضية لشركات الطيران في جميع مراحل الرحلة.
- ٣ - يتعين على شركات الطيران تقديم طلب للموافقة على أي ترتيب تعاوني مقترح، لسلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين قبل (٣٠) ثلاثين يوما على الأقل من التقديم المقترح للعمل به.

المادة (١١)

التعرفات

- ١ - يسمح كل طرف متعاقد لكل شركة طيران بتأسيس التعرفات الخاصة بها للنقل الجوي بناء على اعتبارات تجارية في السوق. ويقتصر تدخل الطرف المتعاقد على:
- أ - منع التعرفات أو الممارسات التمييزية غير المعقولة.
- ب - حماية المستهلكين من التعرفات المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بسبب سوء استعمال المكانة المهيمنة.

- ج - حماية شركات الطيران من الأسعار المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب المساعدة أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.
- ٢ - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب، على أسس غير تمييزية، إخطار أو تقديم إلى سلطات الطيران التابعة له التعريفات الجمركية التي تفرضها شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر على أراضيها أو منها. قد يتطلب الأمر إخطاراً أو تقديم التعريفات من قبل شركات الطيران كلا الطرفين المتعاقدين قبل (٣٠) ثلاثين يوماً على الأقل من التاريخ المقترح للنفاذ. وفي الحالات الفردية، قد يسمح بإخطار أو تقديم التعريفات بناء على إشعار أقصر مدة مما هو مطلوب عادة.
- ٣ - لا يقوم أي طرف متعاقد باتخاذ إجراء انفرادي لمنع تدشين أو استمرار التعريفات المقترحة تحصيلها من قبل، أو تتقاضاها:
- أ - شركة طيران تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي بين أقاليم الطرف المتعاقد، أو
- ب - شركة طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي بين أقاليم الطرف المتعاقد الآخر وأي دولة أخرى، بما في ذلك النقل في كلتا الحالتين على أساس الربط البيني للخطوط.
- إذا اعتقد أي من الطرفين المتعاقدين أن هذه التعريفات لا تتوافق مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة، فعليه طلب مشاورات وإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه في أقرب وقت ممكن. وتتعقد هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يوماً بعد استلام الطلب ويتعاون الطرف المتعاقد في تأمين المعلومات اللازمة لحل المشكلة بشكل منطقي. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق فيما يتعلق بالتعريفات التي تم تقديم إشعار بعدم الرضا بشأنها، فيجب على كل طرف بذل قصارى جهده لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ. وبدون هذا الاتفاق المتبادل، فإن الرسوم الجمركية تصبح سارية المفعول أو تستمر سارية المفعول.

المادة (١٢)

تبادل المعلومات

١ - يتعين على كل طرف متعاقد أن يضمن قيام شركات الطيران المعنية من قبله بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر، مقدما بقدر ما هو عملي، بنسخ من التعريفات والجداول الزمنية بما في ذلك أي تعديل عليها، وكافة المعلومات الأخرى ذات الصلة المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالسعة المقدمة على كل من المسارات المحددة وأي معلومات إضافية قد تكون مطلوبة لإرضاء سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بأن متطلبات هذه الاتفاقية تتم مراعاتها على النحو الواجب.

٢ - يتعين على كل طرف متعاقد أن يضمن قيام شركات الطيران المعنية من قبله بتزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بإحصائيات متعلقة بالحركة الجوية المحمولة على الخدمات المتفق عليها، مبينة فيها نقاط الصعود والنزول.

المادة (١٣)

الاعتراف بالشهادات والترخيص

شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والترخيص الصادرة أو المعترف بسرئانها لدى أحد الطرفين المتعاقدين، والتي لا تزال نافذة، يعترف بسرئانها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل المسارات والخدمات المذكورة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم الإصدار، أو الاعتراف بهذه الشهادات أو الترخيص تعادل، أو تفوق المعايير الأدنى التي أعدت، أو يمكن أن تعد بموجب المعاهدة. ومع ذلك، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف لغرض الرحلات الجوية فوق إقليمه بشهادات الأهلية، والترخيص الممنوحة لمواطنيه، أو المعترف بسرئانها لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

المادة (١٤)

السلامة الجوية

١ - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب المشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بمرافق الطيران، وطاقم الطيران، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تعقد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوما من ذلك الطلب.

٢ - إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ على القواعد المتعلقة بالسلامة، ولا يديرها بشكل فعال في النواحي المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه، والتي تضي بالمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة، فسيتم إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات المعتبرة ضرورية للامتثال بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي. ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة خلال فترة يتفق عليها.

٣ - طبقا للمادة (١٦) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضا أن أي طائرة مشغلة من قبل أو نيابة عن شركة طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وفي أثناء الوجود في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز أن تخضع لفحص من قبل الممثلين المفوضين من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة ألا يتسبب هذا في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. وبغض النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة (٣٣) من المعاهدة، والمادة (١٣) من هذه الاتفاقية، فإن الغرض من هذا الفحص هو التحقق من سريان وثائق الطائرة ذات الصلة وتراخيص طاقمها، وأن معدات الطائرة وحالة الطائرة تتفق مع المعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة.

٤ - عندما يكون الإجراء العاجل ضروريا لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق القيام فورا بتعليق، أو تغيير ترخيص التشغيل لشركات طيران الطرف المتعاقد الآخر.

٥ - يوقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (٤)، في حال انتهاء سبب اتخاذ ذلك الإجراء.

٦ - بالإشارة إلى الفقرة (٢) أعلاه، إذا تقرر أن أحد الطرفين المتعاقدين لا يزال غير ممتثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي عند انقضاء المدة الزمنية المتفق عليها، فينبغي إبلاغ الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك. كما ينبغي كذلك إبلاغ الأخير بالحل اللاحق المرضي للوضع.

المادة (١٥)

أمن الطيران

١ - بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما لبعضهما بعضاً لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد عمومية حقوقهما، والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمتثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع أعمال العنف غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة بالمطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م، ومعاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في ١ مارس ١٩٩١م، وأي اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تنظم أمن الطيران المدني، وتكون ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٢ - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل ما يلزم من مساعدة بعضهما بعضاً لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، وركابها وطاقمها، والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

٣ - يعمل الطرفان المتعاقدان في علاقاتهما المتبادلة بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران المعدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، ووضعت كملاحق للمعاهدة، بالقدر الذي تكون به أحكام الأمن هذه مطبقة على الطرفين المتعاقدين، وسيلزمان مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران هذه.

٤ - يوافق كل طرف متعاقد على أنه قد يطلب من مشغلي الطائرات هؤلاء التقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣)، والمطلوبة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو المغادرة من، أو خلال التواجد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويجب على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق التدابير المناسبة بشكل فعال في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة المحمولة باليد، والأمتعة، والحمولة، ومخازن الطائرات، قبل وفي أثناء الركوب أو التحميل. كما يجب على كل طرف متعاقد أن يقدم مراعاة خاصة لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر بشأن التدابير الأمنية المعقولة والخاصة لمواجهة تهديد معين.

٥ - عند وقوع حادثة، أو تهديد بحادثة استيلاء غير مشروع على طائرات مدنية، أو أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، أو ركابها وطاقمها، أو المطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، يساعد الطرفان المتعاقدان بعضهما بعضا من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى المناسبة المقصود بها الإنهاء السريع، والأمن لهذه الحادثة، أو التهديد.

المادة (١٦)

تحويل الإيرادات

١ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل وفقا للقوانين واللوائح المعمول بها، لفائض الفواتير على المصروفات التي حققتها شركة الطيران في إقليم الطرف المتعاقد الأول فيما يتعلق بنقل الركاب والبريد والحمولة، على أساس أسعار الصرف السائدة في سوق الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية.

- ٢ - إذا فرض الطرف المتعاقد قيوداً على تحويل فائض الفواتير على مصروفات شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر، فيكون لهذا الأخير الحق في فرض قيود مماثلة على شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول.
- ٣ - في حال أن المدفوعات بين الطرفين المتعاقدين تحكمها اتفاقية خاصة، فإن تلك الاتفاقية تطبق.

المادة (١٧)

رسوم المستخدمين

لا يجوز أن تكون الرسوم التي يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين فرضها أو السماح بفرضها على شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات والمرافق الأخرى الخاضعة لسيطرته، أعلى من تلك التي ستدفع مقابل استخدام هذه المطارات، أو المرافق من قبل شركات الطيران الوطنية للطرف المتعاقد العاملة في خدمات جوية دولية مماثلة.

المادة (١٨)

المشاورات

- ١ - بروح التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مع بعضهما بعضاً من وقت لآخر، وذلك من منظور ضمان التطبيق والامتثال المرصين لأحكام هذه الاتفاقية والجدول الملحق بها، كما تتشاور عند الضرورة لتقديم أي تعديل عليها.
- ٢ - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب مشاورات كتابية، والتي يجب أن تبدأ خلال (٦٠) ستمين يوماً من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة.

المادة (١٩)

تسوية المنازعات

- ١ - إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير، أو تطبيق هذه الاتفاقية، يسعى الطرفان المتعاقدان أولاً إلى تسويته من خلال المفاوضات.

٢ - إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال المفاوضات، يجوز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص، أو جهة للفصل فيه، فإذا لم يتفقا على ذلك، يقدم الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه إلى هيئة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، يرشح واحدا منهم كل من الطرفين المتعاقدين، والثالث يعينه المحكمان المعينان. وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكما خلال (٦٠) ستين يوما من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين من الآخر، عبر القنوات الدبلوماسية، إخطار طلب تحكيم الخلاف من قبل هذه الهيئة، وسيتم تعيين المحكم الثالث خلال (٦٠) ستين يوما أخرى. فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم، أو محكمين حسب مقتضى الحال، ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث مواطنا لدولة ثالثة، وأن يرأس هيئة التحكيم.

٣ - باستثناء ما هو منصوص عليه في هذه المادة، أو خلاف ذلك كما هو متفق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين، تحدد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها القضائية وفقا لهذه الاتفاقية، وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها. بناء على طلب من هيئة التحكيم، أو بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل التي يتعين التحكيم فيها، والإجراءات المحددة الواجب اتباعها في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يوما بعد تشكيل هيئة التحكيم بالكامل.

٤ - باستثناء ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان، أو وجهته هيئة التحكيم، يقدم كل من الطرفين المتعاقدين مذكرة خلال (٤٥) خمسة وأربعين يوما بعد التشكيل الكامل لهيئة التحكيم، وتكون الإجابات واجبة التسليم خلال (٦٠) ستين يوما بعد ذلك. وتعقد هيئة التحكيم جلسة بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، أو وفقا لتقديرها خلال (٣٠) ثلاثين يوما من موعد تسليم الإجابات.

٥ - تسعى هيئة التحكيم لإصدار قرارها كتابة خلال (٣٠) ثلاثين يوما بعد انتهاء الجلسة، أو إذا لم تعقد جلسة، بعد (٣٠) ثلاثين يوما من تاريخ تقديم كلتا الإجابتين، ويتخذ القرار بأغلبية الأصوات.

٦ - يجوز أن يقدم الطرفان المتعاقدان طلبات لتوضيح القرار خلال (١٥) خمسة عشر يوماً بعد تسلمه، ويصدر هذا التوضيح خلال (١٥) خمسة عشر يوماً من تقديم هذا الطلب.

٧ - يكون قرار هيئة التحكيم ملزماً لكلا الطرفين المتعاقدين.

٨ - يتحمل كل من الطرفين المتعاقدين تكاليف المحكم المعين من قبله. ويتقاسم الطرفان المتعاقدان مناصفة التكاليف الأخرى لهيئة التحكيم.

المادة (٢٠)

المعاهدات المتعددة الأطراف

في حال إبرام معاهدة متعددة الأطراف، أو اتفاقية معنية بالنقل الجوي، والتي يلتزم بها كلا الطرفين المتعاقدين، فيجب أن تعدل هذه الاتفاقية لتتوافق مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

المادة (٢١)

التعديلات

١ - إذا اعتبر أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب تعديل أي حكم من هذه الاتفاقية بما في ذلك جدول المسارات الذي يعتبر جزءاً من الاتفاقية، فإنه يجب طلب المشاورات وفقاً للمادة (١٨) من هذه الاتفاقية. ويمكن أن تتم هذه المشاورات عن طريق تبادل الاتصالات.

٢ - إذا كان التعديل يتعلق بأحكام الاتفاقية بخلاف جدول المسارات، فتتعين الموافقة على التعديل من قبل كل من الطرفين المتعاقدين وفقاً لإجراءاته القانونية، ويصبح نافذاً عند تأكيده بتبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية.

٣ - إذا كان التعديل يتعلق فقط بأحكام جدول المسارات، يتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين. ويدخل هذا التعديل حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليه من قبل سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

المادة (٢٢)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل الاتفاقية الحالية وأي تعديلات تدخل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٣)

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية، ويتم إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة، تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بالتوافق قبل انتهاء هذه الفترة، وفي غياب إقرار التسليم من قبل الطرف المتعاقد الآخر يعتبر الإخطار مسلما بعد (١٤) أربعة عشر يوما من تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة (٢٤)

الدخول إلى حيز التنفيذ

تتم الموافقة رسميا على هذه الاتفاقية وفقا للمتطلبات القانونية لدى دولة كل طرف متعاقد، وتدخل حيز التنفيذ في تاريخ تسلم ثاني الإخطارين اللذين يفيد فيهما الطرفان المتعاقدان رسميا بعضهما بعضا بشأن استكمالهما الإجراءات الداخلية المعنية بهذا الغرض.

وإثباتا لذلك، فإن الموقعين المفوضين أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته، قد وقعا على هذه الاتفاقية.

حررت هذه الاتفاقية بتاريخ ١٥ مارس ٢٠٢٣م في مسقط، من نسختين أصليتين باللغات العربية، والطاجيكية، والإنجليزية، وجميع النصوص ذات حجية متساوية. وفي حالة وجود أي خلاف في تفسير أو تطبيق الاتفاقية، فإنه يعتد بالنص الإنجليزي.

عن حكومة جمهورية طاجيكستان

سعادة / دلشاد سفيرزاده

مدير وكالة الطيران المدني

لحكومة جمهورية طاجيكستان

عن حكومة سلطنة عمان

سعادة المهندس / نايف بن علي بن حمد العبري

رئيس هيئة الطيران المدني

الملحق

جدول المسارات رقم (١)

١ - المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة لحكومة سلطنة عمان:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في سلطنة عمان	أي نقاط	نقاط في جمهورية طاجيكستان	أي نقاط

٢ - يجوز لشركات الطيران المعينة من قبل حكومة سلطنة عمان إلغاء الهبوط في جميع أو أي من رحلاتها، في أي من النقاط المذكورة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه المسارات من نقطة في العمود (١).

جدول المسارات رقم (٢)

١ - المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة لحكومة جمهورية طاجيكستان:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في جمهورية طاجيكستان	أي نقاط	نقاط في سلطنة عمان	أي نقاط

٢ - يجوز لشركات الطيران المعينة من قبل حكومة جمهورية طاجيكستان إلغاء الهبوط في جميع أو أي من رحلاتها، في أي من النقاط المذكورة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه المسارات من نقطة في العمود (١).

ملاحظات:

١ - يكون لشركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد الحق في التشغيل لنقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشكل منفصل أو مجتمع على نفس الرحلة مع حق الربط بين نقطتين في إقليم الطرف الآخر، شريطة عدم إجراء نقل جوي محلي باستثناء التوقف لغير أغراض الحركة الجوية.

٢ - تخضع ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة وفقا للاتفاق بين سلطات الطيران.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN**

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Republic of Tajikistan, hereinafter referred to as the “Contracting Parties”, being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing Air Services between and beyond their respective Territories.

Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) The term “**Convention**” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof; insofar as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.
- (b) The term “**Aeronautical Authorities**” means in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions; and in the case of the Republic of Tajikistan, the Civil Aviation Agency under the Government of the Republic of Tajikistan and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions.
- (c) The term “**Designated Airlines**” means Airlines, which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.
- (d) The term “**Territory**” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.
- (e) The terms “**Air Service**”, “**International Air Service**”, “**Airlines**” and “**Stop for Non-Traffic Purposes**” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- (f) The term “**Capacity**” in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route.

- (g) The term “**Capacity**” in relation to Agreed Services as defined in Article 2, means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.
- (h) The term “**Tariff**” means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- (i) The term “**Route Schedule**” means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.
- (j) The term “**Agreement**” means this agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.
- (k) The term “**User Charges**” means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related facilities and services.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled International Air Services over the routes specified in the Route Schedule attached to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called the “Agreed Services” and the “Specified Routes” respectively. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an Agreed Service on a Specified Route, the following rights:
 - (a) To fly without landing across the Territory of the other Contracting Party.
 - (b) To make Stops for Non-Traffic Purposes in the Territory of the other Contracting Party.
 - (c) To take on and to put down passengers, cargo and mail at any point on the Specified Routes subject to the provisions contained in the Route Schedule attached to this Agreement.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of one Contracting Party the privilege of uplift and discharge, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire when destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

Article 3
Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to the Airlines designated the necessary operating authorizations without delay.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the Airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such Authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the Designated Airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in its nationals.
5. When an Airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the Agreed Services, provided that a Tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4
Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an Airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, in any of the following cases:
 - (a) If it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in the nationals of such Contracting Party.
 - (b) If the Airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights.
 - (c) If the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 of this Agreement shall not be prejudiced.

Article 5

Exemption from Custom Duties and Other Taxes

1. On arriving in the Territory of the other Contracting Party, aircraft operated on International Air Services by the Designated Airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried on board, shall be exempted, on a reciprocity basis, from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.
2. The exemption granted by this Article shall apply to items referred to in paragraph 1 of this Article if:
 - (a) Introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party.
 - (b) Retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the Territory of the other Contracting Party.
 - (c) Taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services.

Whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a Designated Airline of either Contracting Party, may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the Territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall at the utmost be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from duties and taxes, including customs duties.

5. The Designated Airlines of both Contracting Parties shall be exempted from payment of customs duties and taxes and other charges in respect of office equipment, uniforms, advertising materials, souvenirs, Airline revenue documents such as tickets, airway bills, printed stationery, as well as ground and communications equipment intended solely for use at the airport. The list of such items shall be approved by the Aeronautical Authorities of the State of entrance and forwarded to notify the customs authorities.

Article 6

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the Airlines designated by one Contracting Party during entry into, stay in, departure from and flight over the Territory of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in, or departure from its Territory of, passengers, crews, cargo and mail (in particular, regulations regarding passports, customs, currency and medical and quarantine formalities) shall be applicable to passengers, crews and cargo arriving in, or departing from the Territory of one Contracting Party in the aircraft of the Airlines designated by the other Contracting Party.
3. Airlines designated by each Contracting Party shall comply with the laws of the other Contracting Party as to the admission to, or taking out from its lands animals and plants, while its aircraft enter into, stay in, or depart from the Territory of that Contracting Party.

Article 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the Airlines of both Contracting Parties to operate the Agreed Services on the Specified Routes between their respective Territories.
2. In operating the Agreed Services, the Designated Airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the Airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.
3. The Agreed Services provided by the Designated Airlines of each Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public transportation on the Specified Routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of Capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from, or destined for the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the Specified Routes in the Territories of other States other than those that designated the Airline shall be made in accordance with the general principles that Capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline.
- (b) Traffic requirements of the area through which the Agreed Service passes, after taking account of other transport services established by Airlines of the States comprising the area.
- (c) The requirements of through Airline operation.

Article 8

Airlines Representatives

1. Each Contracting Party shall grant the Designated Airlines of the other Contracting Party, on a basis of reciprocity, the right to maintain in the points specified in the Route Schedule on its Territory offices and administrative commercial and technical personnel chosen among nationals from either or both Contracting Parties as may be necessary for the requirements of any Designated Airline.
2. The employment of third State nationals in the Territory of either Contracting Party shall be permitted subject to the authorization of the competent authorities.
3. All the above personnel shall be subject to the laws relating to the admission and stay in the Territory of the other Contracting Party as well as the laws, regulations and administrative directives applicable in that Territory.
4. The number of such personnel, established on agreement between the Designated Airlines, shall be submitted for approval to the competent authorities of the Contracting Parties.
5. Each Contracting Party shall provide any necessary assistance to the said offices and personnel.
6. The Designated Airlines of the Contracting Party shall be granted the rights of independent sales of transportation using their own transportation documents in the Territory of the other Contracting Party, in accordance with laws and regulations of that Contracting Party. Such sales may be executed directly by the representatives of the Designated Airlines or through authorized agents who have appropriate license to provide such services.
7. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any other freely convertible currency.
8. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in freely convertible currencies.

Article 9
Approval of Timetables

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than 30 (thirty) days prior to the inauguration of services on the Specified Routes and prior to each traffic season, the flight timetables including the types of aircraft to be used.

This shall likewise apply to the later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

Article 10
Cooperative Arrangements

1. In operating or holding out the Agreed Services on the Specified Routes, any Designated Airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or code-sharing arrangements, with:

- (a) Airlines of either Contracting Party.
- (b) Airlines of a third State.

Provided that all Airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. The Contracting Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code-shared flights operating to or from their Territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:

- (a) Orally and, if possible, in writing at the time of booking.
- (b) In written form, on the ticket itself or, if not possible, on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which Airline is responsible in case of damage or accident.
- (c) Orally again, by the Airline's ground staff at all stages of the journey.

3. The Airlines are required to file for approval any proposed cooperative arrangement with the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least 30 (thirty) days before its proposed introduction.

Article 11
Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Party shall be limited to:
 - (a) Prevention of unreasonably discriminatory Tariffs or practices.
 - (b) Protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position.
 - (c) Protection of Airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification or filing with its Aeronautical Authorities of Tariffs to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Contracting Party. Notification or filing of Tariffs by the Airlines of both Contracting Parties may be required at least 30 (thirty) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing of Tariffs may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of Tariffs proposed to be charged or charged by:
 - (a) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Party, or
 - (b) 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 basis.

If either Contracting Party believes that any such Tariffs are 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 thirty (30) days after receipt of the request and the Contracting Party shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to Tariffs for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Tariffs shall go into effect or continue in effect.

Article 12
Exchange of Information

1. Each Contracting Party shall cause its Designated Airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of Tariffs,

schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the Agreed Services, including information about the Capacity provided on each of the Specified Routes and any further information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

2. Each Contracting Party shall cause its Designated Airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the Agreed Services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 13

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 14

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 (thirty) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the International Civil Aviation Organization standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an Airline of one Contracting Party, on service to or from the Territory of another Contracting Party, may, while within the Territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention and Article 13 of this Agreement, the purpose of this

search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of Airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 15 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who

have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports 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 thereof.

Article 16

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the Designated Airline of the other Contracting Party the right to transfer, according to applicable laws and regulations, the excess of receipts over expenditure earned by the Airline in the Territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. If the Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airline of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airline of the first Contracting Party.
3. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 17

User Charges

The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the Designated Airline of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than those that would be paid for the use of such airports and facilities by the national Airlines of the Contracting Party engaged in similar International Air Services.

Article 18
Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed schedules and shall consult when necessary to provide for amendment thereof.
2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of 60 (sixty) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 19
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of 3 (three) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 (sixty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.
3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. 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 30 (thirty) days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 (forty-five) days after the tribunal is fully

constituted. Replies shall be due 60 (sixty) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion within 30 (thirty) days after replies are due.

5. The tribunal shall endeavor to give a written decision within 30 (thirty) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 (thirty) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 (fifteen) days after it is received and such clarification shall be issued within 15 (fifteen) days of such request.
7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 20 **Multilateral Conventions**

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such Convention or Agreement.

Article 21 **Amendments**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the Route Schedule, which shall be deemed to be a part of the Agreement, it shall request for consultations in accordance with Article 18 of this Agreement. Such consultations may take place by exchange of communications.
2. If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than of the Route Schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall come into effect when confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channels.
3. If the amendment relates only to the provisions of the Route Schedule, it shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such amendment shall come into force from the date of its approval by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Article 22

Registration with the International Civil Aviation Organization

The present Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23

Termination of the Agreement

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

Article 24

Entry into Force

The Agreement shall be approved according to the legal requirements in the State of each Contracting Party and shall come into force at the date of receipt of the second of the two notifications by which the Contracting Parties communicated officially to each other the completion of their respective internal procedures provided for at this end.

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

Done this 15 day of March 2023 at Muscat in duplicate in the Arabic, English and Tajik languages, all texts being equally authentic. In the event of any dispute as to the interpretation or the application of the Agreement, the English text shall prevail.

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

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF TAJIKISTAN**

**H.E. ENG. NAIF ALI HAMED ALABRI
PRESIDENT OF CIVIL AVIATION AUTHORITY**

**H.E. DILSHOD SAFARZODA
DIRECTOR OF CIVIL AVIATION
AGENCY UNDER THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN**

THE ANNEX
ROUTE SCHEDULE 1

1. Routes to be operated by the Designated Airlines of the Government of the Sultanate of Oman:

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the Sultanate of Oman	Any points	Points in the Republic of Tajikistan	Any points

2. The Designated Airlines of the Government of the Sultanate of Oman may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) above, provided that the Agreed Services on these routes begin at a point in column (1).

ROUTE SCHEDULE 2

1. Routes to be operated by the Designated Airlines of the Government of the Republic of Tajikistan:

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the Republic of Tajikistan	Any points	Points in the Sultanate of Oman	Any points

2. The Designated Airlines of the Government of the Republic of Tajikistan may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) above, provided that the Agreed Services on these routes begin at a point in column (1).

Notes

1. The Designated Airlines of each Contracting Party will have the right to operate to points in the Territory of other Contracting Party separately or in combination on the same flight with co-terminal rights, provided no domestic traffic is carried except for Stop for Non-Traffic Purposes.
2. The exercise of the fifth freedom traffic rights will be subject to agreement between the Aeronautical Authorities.