

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٤/٤

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

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية رواندا
الموقعة في الرياض بتاريخ ٤ من ديسمبر 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: ١٦ من رجب سنة ١٤٤٥هـ

الموافق: ٢٨ من يناير سنة ٢٠٢٤م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

اتفاقية الخدمات الجوية

بين

حكومة سلطنة عُمان

وحكومة جمهورية رواندا

إن حكومة سلطنة عُمان وحكومة جمهورية رواندا (المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين المتعاقدين")،
وكوئهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي واتفاقية الخدمات الجوية الدولية للعبور اللتان فُتح باب التوقيع
عليهما في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤م،
ورغبة منهما في تسهيل توسع فرص النقل الجوي الدولي،
وتسليماً منهما بأهمية الخدمات الجوية الدولية الفعالة والتنافسية في تعزيز النمو الاقتصادي، والتجارة، والسياحة،
والاستثمار، ومصالح المستهلكين،
ورغبة للتأكيد على ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، وإعادة التأكيد على القلق البالغ
بشأن الأعمال أو التهديدات ضد أمن الطائرات، والتي تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤثر بشكل
سلبي على الخدمات الجوية، والتي من شأنها الإقلال من الثقة العامة في سلامة الطيران المدني،
ورغبة منهما في إبرام اتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما وراءهما،
قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة ١

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض السياق خلاف ذلك، تطبق التعاريف الآتية:

أ. "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لحكومة سلطنة عمان هيئة الطيران المدني، وبالنسبة لجمهورية رواندا وزارة
البنية التحتية، وبالنسبة لكليهما أي شخص أو جهة يخول إليها ممارسة الصلاحيات المنوطة بها حالياً إلى
السلطات المذكورة.

ب. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية وملاحقها وأي تعديلات تطرأ عليها.

ج. "الخدمات المتفق عليها" تعني الخدمات الجوية الدولية التي يمكن تشغيلها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية على المسارات المحددة.

د. "الملحق" يعني الملحق لهذه الاتفاقية أو أي تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة ١٨ (المشاورات وتعديل الاتفاقية) من هذه الاتفاقية. يشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاقية، وكل الإشارات إلى الاتفاقية تشمل الملحق باستثناء ما يتفق عليه صراحة بخلاف ذلك.

هـ. "الخدمة الجوية" و"الخدمة الجوية الدولية" و"شركة الطيران" و"التوقف لغير أغراض الحركة الجوية" لها المعاني المحددة لكلٍ منها في المادة ٩٦ من المعاهدة.

و. "السعة" تعني:

- بالنسبة لأي طائرة، السعة المحققة للإيراد والمتاحة لتلك الطائرة على مسار معين أو قسم منه.
- بالنسبة للخدمات الجوية المحددة، سعة الطائرة المستخدمة على هذه الخدمة، مضروبة في عدد مرات تشغيل هذه الطائرة خلال فترة معينة على مسار معين أو قسم منه.

ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م، وتشمل أي ملحق معتمد بموجب المادة ٩٠ من تلك المعاهدة، وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين ٩٠ و٩٤ منها، بالقدر الذي تكون تلك الملاحق والتعديلات قد أصبحت سارية المفعول بالنسبة إلى، أو تم التصديق عليها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

ح. "شركة الطيران المعينة" تعني شركة الطيران التي تم تعيينها ورخص لها بموجب المادة ٣ (التعيين والترخيص) من هذه الاتفاقية.

ط. "المناولة الأرضية" تعني وتشمل، دون حصر، مناولة الركاب والحمولة والأمتعة، وتوفير مرافق وخدمات التموين.

ي. "المنظمة" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.

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

ل. "شركة الطيران التسويقية" تعني شركة الطيران التي تقدم خدمات النقل الجوي على طائرة تشغيلها شركة طيران أخرى من خلال مشاركة الرمز.

م. "جدول المسار" يعني جدول المسارات لشغيل خدمات النقل الجوي المرفق بهذه الاتفاقية، وأي تعديلات عليها على النحو المتفق عليه وفقاً لأحكام المادة ١٨ (المشاورات وتعديل الاتفاقية) من هذه الاتفاقية.

ن. "المسارات المحددة" تعني المسارات الموضوعة أو التي سوف يتم وضعها في مرفق هذه الاتفاقية.

س. "قطع الغيار" تعني المواد المستخدمة للإصلاح أو الاستبدال في الطائرة، بما في ذلك المحركات.

ع. "التعرفة" تعني أي ثمن أو أجر أو سعر أو رسم لقاء نقل الركاب والأمتعة والحمولة، 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.

ف. "الإقليم" له المعنى المحدد في المادة ٢ من المعاهدة.

ص. "الحركة الجوية" تعني الركاب والأمتعة والحمولة والبريد.

ق. "المعدات المعتادة" تعني المواد، بخلاف مؤن الطائرات وقطع الغيار ذات الطبيعة القابلة للإزالة، المخصصة للاستخدام على متن الطائرة أثناء الرحلة، بما في ذلك معدات الإسعافات الأولية ومعدات النجاة.

ر. "رسوم المستخدم" تعني الرسوم أو الأسعار المفروضة على استخدام مرافق المطارات والملاحة الجوية والخدمات الأخرى ذات الصلة، التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين إلى الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ٢

منح الحقوق

١. بمنح كلا الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الآتية لغرض تقديم الخدمات الجوية الدولية المجدولة من قبل شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر على المسارات المحددة في الملحق ١ من هذه الاتفاقية:

أ. حق التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

- ب. حق التوقف لغير أغراض الحركة الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- ج. حق التوقف في الإقليم عند النقاط المحددة لذلك المسار في الملحق ١ من هذه الاتفاقية بغرض إقلاع وهبوط الحركة الجوية الدولية معاً أو بشكل منفصل.
- د. الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية.
٢. ليس في الفقرة ١ من هذه المادة ما يمكن اعتباره أنه يمنح شركات الطيران المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين الحق في تحميل وانزال الحركة الجوية، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، المحملة مقابل أجر أو بالإيجار، المتجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ٣

التعيين والترخيص

١. يحق لكل من الطرفين المتعاقدين تعيين شركة طيران واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة، ويتم هذا التعيين بموجب إخطار كتابي عبر القنوات الدبلوماسية.
٢. عند تسلم هذا التعيين، مع مراعاة أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة، تمنح سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر شركات الطيران المعنية تراخيص التشغيل اللازمة دون تأخير.
٣. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها مؤهلة لاستيفاء الاشتراطات المحددة بموجب القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات عادة وبطريقة معقولة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة.
٤. يحق لكلا الطرفين المتعاقدين رفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة، أو فرض ما يراه ضرورياً من تلك الاشتراطات على ممارسة شركة الطيران المعنية للحقوق المحددة في المادة ٢ (منح الحقوق) من هذه الاتفاقية، وذلك في أي حالة لا يقتنع فيها الطرف المتعاقد بأن:
- أ. الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لشركة الطيران تكمن لدى الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران أو لدى مواطنيه.

ب. الحكومة التي قامت بتعيين شركة الطيران ملتزمة ومطبقة للمعايير الواردة في المادة ١٣ (سلامة الطيران) والمادة ١٤ (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

٥. عندما يتم تعيين وترخيص شركة الطيران على هذا النحو، يجوز لها البدء في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن يتم الاتفاق على السعة ووضع التعرفة وفقاً لأحكام المادة ٥ (السعة) والمادة ٦ (التعرفة) من هذه الاتفاقية، وأن تكون هذه التعرفة قد أصبحت سارية بالنسبة لتلك الخدمة.

المادة ٤

إلغاء أو تعليق تراخيص التشغيل

١. يحق لكلٍ من الطرفين المتعاقدين أن يلغي ترخيص التشغيل أو أن يعلق ممارسة الحقوق المحددة في المادة ٢ (منح الحقوق) من هذه الاتفاقية لشركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر، أو أن يفرض تلك الشروط التي قد يعتبرها ضرورية لممارسة هذه الحقوق، وذلك في أي من الحالات الآتية:
 - أ. إذا لم يقتنع بأن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لشركة الطيران تكمن لدى الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران أو لدى مواطني ذلك الطرف المتعاقد.
 - ب. إذا أخفقت شركة الطيران في الامتثال لقوانين أو لوائح الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق.
 - ج. إذا أخفقت شركة الطيران في التشغيل وفقاً للشروط المقررة بموجب هذه الاتفاقية.
٢. ما لم يكن من الضرورة الإلغاء الفوري أو التعليق أو فرض الشروط الواردة في الفقرة ١ من هذه المادة لتجنب المزيد من انتهاكات القوانين واللوائح، فإن تلك الحقوق تمارس فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، وفي تلك الحالة، تبدأ المشاورات خلال فترة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ طلب المشاورات من قبل أي من الطرفين المتعاقدين.

المادة ٥

السعة

١. تتمتع شركات الطيران المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين بفرص عادلة ومتساوية في تشغيل الخدمات المتفق عليها بين إقليميهما.
٢. في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تأخذ بعين الاعتبار شركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد مصالح شركات طيران الطرف المتعاقد الآخر، بحيث لا تأثر الخدمات التي تقدمها على كل أو جزء من المسار نفسه على نحو غير ملائم.
٣. يجب أن تكون للخدمات المتفق عليها المقدمة من قبل شركات الطيران المعنية للطرفين المتعاقدين علاقة وثيقة لمتطلبات العموم للنقل على المسارات المحددة، ويجب أن يكون هدفها الأساسي توفير بعامل حمولة معقول سعة كافية لاستيفاء المتطلبات الحالية والتي يعقل توقعها لحمل الركاب والحمولة بما يشمل البريد بين أقاليم الأطراف المتعاقدة التي عينت شركة الطيران.
٤. عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، يجب أن تكون السعة الإجمالية التي سيتم توفيرها وعدد الرحلات التي ستقوم بتشغيلها شركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد، في البداية، محددة بشكل متبادل من قبل سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين قبل تدشين الخدمات، ويمكن مراجعة السعة وعدد الرحلات التي تم تحديدها مبدئياً وتعديلها من حين لآخر من قبل السلطات المذكورة.

المادة ٦

التعريفات

١. يسمح كل طرف متعاقد لشركات الطيران المعنية بتحديد التعريفات على الخدمات الجوية الدولية المشغلة إلى ومن وخلال إقليمه في مستويات معقولة، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعريفات شركات الطيران الأخرى. ويقتصر التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين على الآتي:

أ. منع التعريفات أو الممارسات التمييزية بشكل غير معقول.

- ب. حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب استغلال وضع مهيمن.
- ج. حماية شركات الطيران من التعريفات المنخفضة بشكل مصطنع بسبب الدعم أو المساعدات الحكومية المباشرة أو غير المباشرة.
٢. لا يتطلب تقديم التعريفات الموضوعة بموجب الفقرة ١ من قبل شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها.
٣. لا يجوز للطرفين المتعاقدين السماح لشركات الطيران المعنية التابعة لها في وضع التعريفات، إما بالاشتراك مع أي شركات طيران أخرى أو على حدة، والإساءة في استخدام قوة السوق بحيث يكون له أو من الأرجح أن يكون له التأثير في إضعاف منافس كونه شركة طيران معينة للطرف المتعاقد الآخر أو إبعاد منافس من المسار.
٤. يتفق الطرفان المتعاقدان على أن ممارسات شركة الطيران الآتية، فيما يتعلق بوضع التعريفات، يمكن اعتبارها ممارسات تنافسية غير عادلة، وقد تخضع لفحص دقيق:
- أ. فرض أجور وأسعار على المسارات على مستويات لا تكفي إجمالاً لتغطية تكاليف تقديم الخدمات المتعلقة بها.
- ب. الممارسات المعنية دائمة وليست مؤقتة.
- ج. الممارسات المعنية لها أثر اقتصادي خطير على شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو تسبب ضرراً كبيراً لها.
- د. سلوك يشير إلى إساءة استخدام وضع مهيمن على المسار.
٥. في حالة عدم رضا أي من سلطات الطيران عن التعريفات المقترحة أو المطبقة بواسطة شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فإن على سلطات الطيران أن تسعى لتسوية المسألة من خلال المشاورات إذا طلبت أي من سلطات الطيران ذلك. وفي كل الأحوال، لا يجوز لسلطة طيران الطرف المتعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع سريان أو استمرار التعريفات لشركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر.

٦. على الرغم مما سبق، يجب على شركات الطيران المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين تزويد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر -عند الطلب - بالمعلومات المتعلقة بوضع التعريفات بالطريقة والصيغة المحددة من قبل تلك السلطات.

٧. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض على شركات الطيران المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر شرط الرفض الأول، أو نسبة للتحميل، أو رسماً لعدم الاعتراض، أو أي متطلبات أخرى فيما يتعلق بالسعة أو عدد الرحلات أو الحركة الجوية، والتي تعتبر معارضة لأهداف هذه الاتفاقية.

المادة ٧

الضرائب والرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. تُعفى الطائرات المشغلة في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركة الطيران المعنية من أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك المعدات المعتادة للطائرات، وقطع الغيار (بما فيها المحركات)، وإمدادات الوقود، وزيت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية)، وموّن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات، والمشروبات الكحولية والتبغ والمنتجات الأخرى المخصصة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب أثناء الرحلة) على متن تلك الطائرات من الرسوم الجمركية، ورسوم التفتيش أو الضرائب والرسوم الأخرى عند الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تظل تلك المعدات والإمدادات على متن الطائرات إلى أن يُعاد تصديرها أو استخدامها على متن الطائرة خلال الجزء من الرحلة الذي يتم فوق ذلك الإقليم.

٢. تُعفى العناصر الآتية أيضاً من نفس الرسوم والضرائب، فيما يتعلق باستثناء النقل مقابل الخدمة المقدمة:

أ. موّن الطائرات المحملة على متنها في إقليم أحد من الطرفين المتعاقدين، ضمن الحدود المفروضة من قبل سلطات طيران الطرف المتعاقد المذكور، بغرض استخدامها على متن الطائرات المشغلة في الخدمات الجوية الدولية للطرف المتعاقد.

ب. قطع الغيار (بما في ذلك المحركات) والمعدات المعتادة المحمولة جواً التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لغرض صيانة أو إصلاح الطائرات التي يتم تشغيلها في الخدمات الدولية من قبل شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

- ج. الوقود وزيت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية)، المخصصة لإمداد الطائرات التي يتم تشغيلها في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركة الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، حتى ولو تم استخدام هذه الإمدادات في جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه بهذه المواد.
- د. مخزون التذاكر المطبوعة، أو فواتير الشحن الجوي، أو أي مواد مطبوعة تحمل شعار شركة الطيران المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ومواد الدعاية العادية التي توزع مجاناً من قبل شركة الطيران المعينة، والمخصصة للاستخدام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية إلى أن تتم إعادة تصديرها.
٣. تخضع المواد المشار إليها في الفقرة ٢ أعلاه لإشراف أو رقابة السلطات الجمركية.
٤. يجوز إنزال معدات الطائرات المعتادة، وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) وموّن الطائرات، وإمدادات الوقود وزيت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية)، والمواد والإمدادات الأخرى المبقاة على متن طائرة مشغلة من قبل شركات طيران أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك فقط بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الإقليم. وفي هذه الحالة، يجوز أن توضع تحت إشراف السلطات المختصة إلى أن تتم إعادة تصديرها أو التصرف بها بغير ذلك وفقاً للقوانين الجمركية والإجراءات لدى ذلك الطرف المتعاقد.
٥. يتم فرض الرسوم مقابل الخدمات المقدمة فيما يتعلق بالتخزين والتخليص الجمركي وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية للطرفين المتعاقدين.

المادة ٨

العبور المباشر

مع مراعاة القوانين واللوائح لكل طرف متعاقد، لا يخضع الركاب والأمتعة والبضائع والبريد في حالة العبور المباشر عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، والذين لم يغادروا منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض سوى لفحص مبسط، باستثناء ما يتعلق بالتدابير الأمنية ضد أعمال العنف، والقرصنة الجوية، ومكافحة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية، وتُعفى هذه الأمتعة والبضائع والبريد من الضرائب الجمركية والضريبة الانتقائية والرسوم والمصروفات المشابهة.

المادة ٩

رسوم المستخدم

١. يجوز أن تكون الرسوم التي يفرضها أو يأذن بفرضها أي من الطرفين المتعاقدين على شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات وأمن الطيران والمرافق والخدمات الأخرى ذات الصلة الواقعة تحت سيطرته، أعلى من تلك التي تدفعها مقابل استخدامها للمطارات وأمن الطيران والمرافق والخدمات الأخرى ذات الصلة شركات الطيران الوطنية التابعة للطرف المتعاقد التي تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة وقت اتخاذ ترتيبات الاستخدام.
٢. يُسمح لشركات الطيران المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية لكلا الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بأداء خدمات المناولة الأرضية المحددة الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وحسب اختيارها، تقديم خدمات المناولة الأرضية بالكامل أو جزئياً من قبل وكيل مخول من السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر، إذا اقتضت القوانين واللوائح المحلية، تقديم هذه الخدمات.
٣. تكون الرسوم والأجور المفروضة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين على شركة طيران معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر بغرض استخدام المطارات وأمن الطيران والمرافق والخدمات الأخرى ذات الصلة، غير تمييزية وتكون موزعة على نحو منصف بين فئات المستعملين. ولتعتبر هذه الرسوم والأجور غير تمييزية، ينبغي فرضها على شركات الطيران الأجنبية بمعدل لا يزيد على المعدل المفروض على شركات الطيران الخاصة بالطرف المتعاقد المشغلة لخدمات جوية دولية مماثلة.
٤. يُشجع الطرفان المتعاقدان على تبادل ما قد يلزم من معلومات بين السلطات المختصة بالرسوم وشركات الطيران للسماح بإجراء تقييم كامل لمعقولية الرسوم ومبرراتها وتوزيعها وفقاً لهذه المادة.
٥. يُشجع كل طرف متعاقد المشاورات بين السلطات المختصة بالرسوم وشركات الطيران المستخدمة للخدمات والمرافق، أو عندما يكون ذلك عملياً من خلال المنظمات الممثلة لشركات الطيران المعنية. ولا ينبغي أن تكون الزيادة في الرسوم أو الرسوم الجديدة إلا بعد إجراء مشاورات كافية بين السلطات المختصة بالرسوم وشركات الطيران. ويجب إعطاء إخطار معقول حول أي مقترحات لتغيير رسوم المستخدمين، لتمكينهم من إبداء ملاحظاتهم قبل إجراء التغييرات.

المادة ١٠

ممثلو شركات الطيران والوصول إلى الخدمات المحلية

١. يجوز لشركات الطيران المعينة التابعة لكل طرف متعاقد، طبقاً لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بالدخول والإقامة والعمل، أن تحضر وتبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفيهم الإداريين والتجاربيين وموظفي المبيعات والتشغيليين والتقنيين وغيرهم من الموظفين المتخصصين اللازمين لتشغيل الخدمات المتفق عليها.

٢. يجوز لشركات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد، حسب اختيارها، استيفاء متطلبات الموظفين، سواء من جانب موظفيها أو باستخدام خدمات وموظفي أي منظمة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويكون مصرحاً لها بأداء مثل هذه الخدمات لشركات طيران أخرى.

٣. يخضع الممثلون والموظفون للقوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. وبموجب تلك القوانين واللوائح، يقوم كل طرف متعاقد، على أساس المعاملة بالمثل وبالحد الأدنى من التأخير، بمنح تراخيص العمل الضرورية، أو تأشيرات الزيارة أو الوثائق الأخرى المشابهة للممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة ١ من هذه المادة.

المادة ١١

صرف العملات وتحويل الإيرادات

١. يحق لجميع شركات الطيران المعينة بيع وإصدار وثائق خدمات النقل الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال مكاتب البيع التابعة لها، أو من خلال وكلائها، وفقاً لتقديرها. كما يحق لشركات الطيران أن تباع خدمات النقل، ولأي شخص حرية شراء هذه الخدمات بأي عملة قابلة للتحويل أو بالعملة المحلية، شريطة أن يتفق ذلك مع لوائح العملة المحلية.

٢. يحق لجميع شركات الطيران المعينة التحويل والإرسال إلى بلدها، عند الطلب، وبسعر الصرف الرسمي، فائض الفواتير عن النفقات المحصلة الناتجة عن نقل الحركة الجوية. وفي حالة عدم وجود أحكام مناسبة في اتفاقية المدفوعات بين الطرفين المتعاقدين، يتم التحويل المذكور أعلاه بعملات قابلة للتحويل، ووفقاً للقوانين الوطنية ولوائح الصرف الأجنبي المعمول بها.

٣. يسمح بتحويل وإرسال تلك الإيرادات دون قيود على أساس سعر الصرف المطبق على المعاملات الجارية الذي يكون ساريًا في وقت تقديم هذه الإيرادات للتحويل والإرسال، ولا يخضع لأي رسوم سوى الرسوم المعتادة المأخوذة من قبل البنوك للقيام بهذا التحويل والإرسال.
٤. يحق لشركات الطيران المعنية التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين، وفقاً لتقديرها، دفع النفقات المحلية، بما في ذلك مشتريات الوقود، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل بحرية، شريطة أن يتفق ذلك مع لوائح العملة المحلية.

المادة ١٢

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

١. تعتبر شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الكفاءة، والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من أحد الطرفين المتعاقدين، والتي لا تزال سارية، نافذة المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون تلك الشهادات أو التراخيص الصادرة أو المعتمدة مطابقة لأدنى المعايير الموضوعية طبقاً للمعاهدة، ولكن يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يرفض الاعتراف لغرض الطيران فوق إقليمه، بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو التي يتم اعتمادها لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.
٢. إذا كانت امتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه صادرة من قبل سلطات الطيران التابعة لدى أحد الطرفين المتعاقدين إلى أي شخص أو شركة طيران معينة، أو فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تسمح بالاختلاف عن الحد الأدنى لمستوى المعايير المحددة بموجب المعاهدة، بشرط أن يكون هذا الاختلاف قد تم إيداع نسخة منه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني، ويجوز للطرف المتعاقد الآخر طلب إجراء مشاورات بين سلطات الطيران بغرض توضيح هذا الإجراء. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرضي، فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق المادة ٤ (إلغاء أو تعليق تراخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

المادة ١٣

سلامة الطيران

١. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب المشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بخدمات ومرافق الطيران وطاقم الطيران أو الطائرات وتشغيل الطائرات. وتُعقد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من ذلك الطلب.

٢. إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يلتزم ولا يطبق بفعالية معايير السلامة في النواحي المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، والتي تعادل على الأقل المعايير الدنيا الموضوعية في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، ويتم إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات والخطوات التي تعتبر ضرورية للامتثال بتلك المعايير الدنيا لمنظمة الطيران المدني الدولي، ويتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة خلال فترة يتم الاتفاق عليها. ويُعد أي إخفاق من قبل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات المناسبة خلال الفترة المتفق عليها، مبرراً لتطبيق المادة ٤ (إلغاء أو تعليق أو تقييد التراخيص) من هذه الاتفاقية.

٣. مع مراعاة الالتزامات المذكورة في المادة ١٦ من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أن أي طائرة مشغلة من قبل شركة الطيران لطرف متعاقد، أو نيابة عنها، لخدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يجوز وهي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أن تكون خاضعة للتفتيش من قبل ممثلين مخولين في ذلك الطرف المتعاقد الآخر على متن أو حول الطائرة (يشار إليه في هذه المادة بـ "التفتيش الميداني") شريطة ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير مبرر. إضافة إلى الالتزامات المذكورة في المادة ٣٣ من المعاهدة، فإن الهدف من هذا التفتيش هو التحقق من سريان وثائق الطائرة وتلك الخاصة بالطاقم والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتنا، وفقاً للمعايير الفعالة الموضوعية على أساس المعاهدة.

٤. إذا أثار أي تفتيش ميداني أو سلسلة من التفتيشات الميدانية الآتي:

أ. مخاوف جدية بأن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتفقان مع المعايير الدنيا الموضوعية في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

ب. مخاوف جدية بأن هنالك افتقارا للالتزام والتطبيق الفعال لمعايير السلامة الموضوعة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة.

يكون الطرف المتعاقد الذي يقوم بالتفتيش، لأغراض المادة ٣٣ من المعاهدة، حرًا في الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها تم الإصدار أو الاعتراف بسرطان الشهادة أو التراخيص بالنسبة لتلك الطائرة أو بالنسبة لطاقت تلك الطائرة، أو بأن المتطلبات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة، لا تعادل، أو ليست أعلى من المعايير الدنيا الموضوعة وفقا للمعاهدة.

٥. في حال رفض الوصول لغرض القيام بتفتيش ميداني لطائرة مشغلة من قبل شركة طيران معينة لطرف متعاقد وفقا للفقرة ٣ أعلاه من قبل ممثلي شركة الطيران تلك، فيكون الطرف المتعاقد الآخر حرا في أن يستدل على ظهور مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة ٤ أعلاه، وأن يستخلص الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

٦. يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تغيير ترخيص تشغيل شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال استنتاج الطرف المتعاقد الأول سواء كان ذلك نتيجة التفتيش الميداني، أو رفض الوصول لغرض التفتيش الميداني، أو في سلسلة من التفتيشات الميدانية، أو المشاورات، أو غير ذلك، أنه من الضرورة لسلامة تشغيل شركة الطيران القيام بإجراء فوري.

٧. يجب إيقاف أي إجراء من قبل طرف متعاقد وفقا للفقرتين ٢ أو ٦ أعلاه، وذلك عند زوال الأسس التي اتخذ بموجبها ذلك الإجراء.

المادة ١٤

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، والتزامهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب 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 الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م، ومعاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في ١ مارس ١٩٩١م، وأي اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران المدني، وتكون ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٢. يقدم الطرفان المتعاقدان، بناء على الطلب، جميع المساعدة الضرورية لبعضهما بعضاً لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال غير المشروعة الأخرى ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي تحديد آخر لأمن الطيران المدني.

٣. يعمل الطرفان المتعاقدان، في علاقتهما المشتركة، بما يمثل مع جميع معايير أمن الطيران والممارسات المناسبة الموصى بها الموضوع من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني المعينة كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بالقدر الذي تكون به أحكام الأمن هذه مطبقة للطرفين المتعاقدين، ويتطلب من مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما، بالعمل بما يمثل مع أحكام أمن الطيران المطبقة على الطرفين المتعاقدين. وبناء عليه، يقوم كل طرف متعاقد بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأي فرق بين اللوائح والممارسات الوطنية المتبعة لديه وبين معايير أمن الطيران الواردة في الملاحق المشار إليها أعلاه. ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشة أي من هذه الاختلافات، والتي تعقد وفقاً للفقرة ٢ من المادة ١٨ (المشاورات والتعديلات) من هذه الاتفاقية.

٤. يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على أنه يجوز الطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٣ أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بشأن الدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء الوجود في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملائمة داخل إقليمه لحماية الطائرات ولفحص الركاب والطاقم والمواد المحمولة والأمتعة والحمولة ومون الطائرات قبل وأثناء الصعود والتحميل، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أيضاً النظر بعين الاعتبار لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تحديد معين.

٥. يعاون الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر، في حالة حدوث واقعة أو تحديد بواقعة للاستيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة هذه الطائرات أو ركابها وطاقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، وذلك بتسهيل الاتصالات والتدابير الملائمة الأخرى المقصود بها إنهاء مثل هذه الواقعة، أو التهديد بها، بسرعة وسلامة.

٦. يتخذ كل طرف متعاقد التدابير التي يراها مناسبة لضمان أن تكون الطائرة الخاضعة للاستيلاء غير المشروع أو غير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع، التي هبطت في إقليم الطرف المتعاقد المعني، محجوزة على الأرض، إلا إذا كانت مغادرتها ضرورية بموجب الالتزام المطلق لحماية الأرواح البشرية. وتتخذ هذه التدابير على أساس المشاورات المتبادلة، كلما كان ذلك ممكناً.

المادة ١٥

تقديم جداول الرحلات

١. تعرض شركة الطيران المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر جداول الرحلات (الصيفية والشتوية) للموافقة عليها وذلك قبل (٣٠) ثلاثين يوماً على الأقل من تشغيل الخدمات المتفق عليها. وينطبق ذلك أيضاً على أي تغييرات لاحقة. ويجوز إنقاص هذه المدة في حالات خاصة بناء على موافقة السلطات المذكورة.

٢. في حال ما إذا رغبت شركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في تشغيل رحلات تكميلية أو رحلات إضافية بجانب تلك الواردة في جدول الرحلات المعتمد، فعليها أن تطلب الإذن مسبقاً من السلطات الجوية للطرف المتعاقد الآخر. ويجب تقديم مثل هذه الطلبات وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية للطرفين المتعاقدين.

المادة ١٦

تبادل المعلومات والإحصائيات

يتعين على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بأي معلومات بما في ذلك البيانات الإحصائية الدورية أو غيرها من البيانات التي قد تكون مطلوبة بشكل معقول لغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعنية التابعة

للطرف المتعاقد الأول. ويجب أن تتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد حجم الحركة الجوية التي تقوم بها تلك الشركة للخدمات المتفق عليها، بالإضافة إلى منشأ ووجهة تلك الحركة الجوية.

المادة ١٧

تطبيق القوانين واللوائح الوطنية

١. تُطبق شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر القوانين واللوائح المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالدخول إلى، أو البقاء في، أو المغادرة من إقليمه للطائرات المشغلة في الخدمات الجوية الدولية أو لتشغيل وملاحة تلك الطائرات أو رحلات الطائرات فوق ذلك الإقليم.
٢. تُطبق القوانين واللوائح المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول إلى، أو البقاء في، أو المغادرة من إقليمه للركاب أو الطاقم أو الأمتعة أو الحمولة بما يشمل البريد، كالأجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والتخليص الجمركي والهجرة دخولاً وخروجاً وأمن الطيران والجوازات والجمارك والعملات والبريد والصحة والحجر الصحي على الركاب، أو الطاقم أو الأمتعة أو الحمولة أو البريد المحمول من قبل طائرات شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر أثناء البقاء في الإقليم المذكور.
٣. يقدم كل طرف متعاقد، بناء على طلب الطرف المتعاقد الآخر، نسخاً من القوانين واللوائح والإجراءات ذات الصلة المشار إليها في هذه الاتفاقية.

المادة ١٨

المشاورات وتعديل الاتفاقية

١. في إطار روح التعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر فيما يتعلق بتنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية والملاحق المرفقة بها.
٢. في حال طلب أحد الطرفين المتعاقدين عقد مشاورات بهدف تعديل هذه الاتفاقية أو ملاحقها، تبدأ تلك المشاورات في أقرب وقت ممكن، وفي موعد لا يتجاوز (٦٠) ستين يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للطلب كتابياً، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك بين الطرفين المتعاقدين. ويمكن إجراء هذه المشاورات من خلال المناقشة أو عن طريق المراسلات. ويقوم كل طرف متعاقد بإعداد وتقديم الأدلة المناسبة أثناء هذه المشاورات لدعم موقفه، من أجل تسهيل اتخاذ القرارات بصورة معقولة واقتصادية.

٣. إذا اعتبر أحد الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب تعديل أي حكم في هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب أن يتم الموافقة عليه من قبل كل طرف متعاقد وفقاً لإجراءاته القانونية، ويصبح ساري المفعول عند إخطار الطرفين المتعاقدين بعضها البعض باستكمال تلك الإجراءات القانونية عبر القنوات الدبلوماسية.

٤. يجوز إجراء تعديلات على الملحق ١ بموجب اتفاق مباشر بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين. ويتم تطبيقها مؤقتاً من تاريخ الاتفاق عليها وتدخل حيز التنفيذ عند تأكيدها من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة ١٩

تسوية النزاعات

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

٢. إذا أخفقت سلطات طيران كلا الطرفين المتعاقدين في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض، فإن النزاع يسوى عبر القنوات الدبلوماسية.

٣. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية بموجب الفقرتين ١ و ٢ أعلاه، فإنه يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً للقوانين واللوائح ذات الصلة لديه، إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم مشكلة من (٣) ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً منهم.

وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً له خلال (٦٠) ستين يوماً من تاريخ استلامه من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة النزاع إلى مثل هذه الهيئة، ويجب أن يتم تعيين المحكم الثالث خلال (٦٠) ستين يوماً أخرى.

فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين حسبما تقتضيه الحالة. ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم.

٤. يحل نائب الرئيس أو أحد كبار أعضاء مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، على ألا يكون من مواطني أي من الطرفين المتعاقدين، حسب الحالة، محل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في تولي المهام التحكيمية، على النحو المذكور في الفقرة ٣ من هذه المادة، في حالة غياب أو عدم أهلية الأخير.
٥. تحدد هيئة التحكيم إجراءاتها ومكان انعقاد التحكيم، مع مراعاة الأحكام المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين.
٦. تكون القرارات الصادرة عن هيئة التحكيم نهائية وملزمة على الطرفين المتعاقدين في موضوع النزاع.
٧. إذا لم يلتزم أي طرف متعاقد أو شركة الطيران المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر بموجب هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو وقف أو سحب أي حقوق أو امتيازات قام بمنحها بموجب هذه الاتفاقية إلى الطرف المتعاقد الذي أخل بالتزاماته.
٨. يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم الخاص به. أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم، بما في ذلك أتعابه، إلى جانب أي مصاريف تنكدها منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بتعيين رئيس هيئة التحكيم ومحكم الطرف المتعاقد المخل حسبما ورد في هذه المادة، فيتم تقاسمها بين الطرفين المتعاقدين بالتساوي.
٩. يستمر الطرفان المتعاقدان، أثناء عرض التحكيم وبعد ذلك لحين صدور قرار هيئة التحكيم، باستثناء حالات إنهاء الاتفاقية، في أداء جميع التزاماتهما بموجب هذه الاتفاقية، دون الإخلال بالتسوية النهائية وفقا للقرار المشار إليه.

المادة ٢٠

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية والملحق المرفقة بها، وأي تعديلات تدخل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة ٢١

الاتفاقيات متعددة الأطراف

في حالة إبرام معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف تتعلق بالنقل الجوي ويكون الطرفان المتعاقدان ملزمين بها، فإنه يجب تعديل هذه الاتفاقية لتمثل لأحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

المادة ٢٢

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت عبر القنوات الدبلوماسية بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء (١٢) اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أن الإخطار قد سُلم بعد مضي (١٤) أربعة عشر يوم عمل من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

المادة ٢٣

الدخول حيز التنفيذ

تتم الموافقة على هذه الاتفاقية وفقا للمتطلبات القانونية المعمول بها في دولة كل طرف متعاقد، وتدخل حيز التنفيذ من تاريخ تسلم ثاني الإخطارين، الذي أفاد الطرفان المتعاقدان رسميا عبر القنوات الدبلوماسية بعضهما بعضا بشأن استكمالهما الإجراءات الداخلية المعنية بهذا الغرض.

وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين المفوضين أدناه، بناءً على التفويض المعطى لكلٍ منهما من قبل حكومته، قد وقَّعا على هذه الاتفاقية.

وحرِّرت هذه الاتفاقية بتاريخ ٤ ديسمبر ٢٠٢٣ م في الرياض، المملكة العربية السعودية خلال انعقاد مؤتمر الايكان لمفاوضات النقل الجوي، من نسختين أصليتين باللغات العربية والإنجليزية، لكل منهما ذات الحجية القانونية.

عن حكومة

جمهورية رواندا

عن حكومة

سلطنة عمان

سعادة السفير/ يوجين سيغور كاييهورا

سفير جمهورية رواندا لدى المملكة العربية السعودية

سعادة المهندس / نايف بن علي بن حمد العبري

رئيس هيئة الطيران المدني

الملحق ١

جدول المسارات

١. يحق لشركات الطيران المعيّنة من قبل حكومة سلطنة عمان تشغيل الخدمات الجوية في كلا الاتجاهين كالآتي:

| من | النقاط الوسيطة | إلى | النقاط فيما وراء |
|---------------|----------------|---------|------------------|
| نقاط في عُمان | أي نقاط | أي نقاط | أي نقاط |

٢. يحق لشركات الطيران المعيّنة من قبل حكومة جمهورية رواندا تشغيل الخدمات الجوية في كلا الاتجاهين كالآتي:

| من | النقاط الوسيطة | إلى | النقاط فيما وراء |
|----------------|----------------|---------|------------------|
| نقاط في رواندا | أي نقاط | أي نقاط | أي نقاط |

ملاحظات:

١. يتم تحديد النقاط الوسيطة أو النقاط فيما وراء على المسارات المذكورة أعلاه، وحقوق الحرية الخامسة للحركة الجوية التي يمكن ممارستها بالنسبة لتلك النقاط من قبل شركات الطيران المعيّنة، بشكل مشترك بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٢. يجوز لشركات الطيران المعيّنة عدم التوقف في النقاط الوسيطة أو النقاط فيما وراء في بعض أو جميع رحلاتها - حسب تقديرها - بشرط أن هذه الخدمات المقدمة على هذا المسار تبدأ وتنتهي في إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين شركة الطيران.

٣. حقوق المحطة المشتركة: يكون لشركات الطيران المعيّنة لكل طرف متعاقد حق التشغيل إلى نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشكل منفصل أو في مجموعة على ذات رقم الرحلة مع حقوق المحطة المشتركة، شريطة ألا يتم نقل الحركة الجوية الداخلية، فيما عدا توقف الحركة الجوية لصالحها، عندما تسمح قوانين ولوائح الطرف المتعاقد بذلك.

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

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Republic of Rwanda hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;
Being parties to the Convention on International Civil Aviation and International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to facilitate the expansion of International Air Services opportunities;
Recognising that efficient and competitive International Air Services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in International Air Services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of Air Services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating 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, the following definitions shall apply:

- (a) “Aeronautical Authorities” means, in the case of Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority and in the case of the Republic of Rwanda, the Ministry of Infrastructure or in both cases any other person or body authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities.
- (b) “Agreement” means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto.

- (c) "Agreed Services" means the International Air Services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the Specified Routes.
- (d) "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 18 (Consultations and Amendment) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise.
- (e) "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for Non-Traffic Purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention.
- (f) "Capacity" means:
- in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route.
 - in relation to a specified Air Service, 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.
- (g) "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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.
- (h) "Designated Airlines" means any Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement.
- (i) "Ground-handling" means and includes but is not limited to the passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and services.
- (j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.
- (k) "International Air Transportation" means air transportation which passes through the air space over the Territory of more than one state.
- (l) "Marketing Airline" means an Airline that offers air transportation on an aircraft operated by another Airline through code-sharing.

- (m) "Route Schedule" means the schedule of the routes to operate Air Transportation Services annexed to this Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.
- (n) "Specified Routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement.
- (o) "Spare Parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines.
- (p) "Tariff" means any fare, rate or charge of the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by Airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge.
- (q) "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention.
- (r) "Traffic" means passengers, baggage, cargo and mail.
- (s) "Regular Equipment" means articles, other than stores and Spare Parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment.
- (t) "User Charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled International Air Services on the routes specified in Annex 1 to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party:
 - (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 make stops in the Territory at the points specified for that route in Annex 1 to this Agreement for the purpose of embarking and

disembarking the international Traffic in combination or separately.

(d) the rights otherwise specified in 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, Traffic carried for remuneration or hire when 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 one or more Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels.
2. On receipt of such designation, the Aeronautical Authorities of other Contracting Party shall, subject to paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to the Designated Airline(s) the necessary operating authorization without delay.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an Airline designated by the other Contracting Party to satisfy that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of International Air Services by such Aeronautical 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 a Designated Airline of the rights specified in Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement, in any case where the Contracting Party is not satisfied that:
 - (a) substantial ownership and effective control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in its nationals; or

- (a) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
- 5. When an Airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services, provided that a Capacity is agreed upon and a Tariff is established in accordance with the provisions of Article 5 (Capacity) and Article 6 (Tariffs) 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 (Grant of Rights) 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 is 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 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 right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such case consultations shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5 Capacity

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the Agreed Services between their respective Territories.
2. In the operation by the Designated Airlines of either Contracting Party of the Agreed Services, the interests of the Airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services provided on all or part of the same route.
3. The Agreed Services provided by the Designated Airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the Specified Routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of Capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the Territories of the Contracting Parties which has designated the Airline.
4. In the operation of the Agreed Services, the total Capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the Designated Airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, mutually determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such Capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

Article 6 Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow the Tariffs for International Air Services operated to, from and through its Territory to be established by the Designated Airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the Tariffs of other Airlines. Intervention by the Contracting Parties 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; and

- (c) protection of Airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. The Tariffs established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the Designated Airlines of one Contracting Party with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval.
 3. Neither Contracting Party shall allow its Designated Airlines, in the establishment of Tariffs, either in conjunction with any other Airlines or separately, to abuse market power in a way which has, is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a Designated Airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.
 4. The Contracting Parties agree that the following Airline practices, in relation to the establishment of Tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - (a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - (b) the practices in question are sustained rather than temporary;
 - (c) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, Designated Airlines of the other Contracting Party; and
 - (d) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.
 5. In the event that either Aeronautical Authority is dissatisfied with a Tariff proposed or in effect for an Airline of the other Contracting Party, the Aeronautical Authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either Aeronautical Authority. In any event, the Aeronautical Authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a Tariff of an Airline of the other Contracting Party.
 6. Notwithstanding the foregoing, the Designated Airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the Tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

7. No 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 may be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 7

Taxes, Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated on International Air Services by the Designated Airline of either Contracting Party, as well as their Regular Equipment, Spare Parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arrival in the Territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or used on board of the aircraft on the part of the journey to be performed over that Territory.
2. The following items also shall be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed:
 - (a) aircraft stores taken on board in the Territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board of the aircraft engaged in an International Air Service of the Contracting Party.
 - (b) Spare Parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the Territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of

aircraft used on international services by the Designated Airlines of the other Contracting Party.

- (c) fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on International Air Services by the Designated Airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
 - (d) printed ticket stock, airway bills or any printed material bearing insignia of a Designated Airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that Designated Airline intended for use in the operation of the International Air Services until such time as they are re-exported.
3. Materials referred to in paragraph 2 above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
 4. The normal aircraft equipment, as well as Spare Parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as other materials and supplies retained on board the aircraft operated by the Designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such Territory. In such case, they shall be placed under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.
 5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties.

Article 8 **Direct Transit**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified examination except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics and

psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, excise tax and similar duties, fees and charges.

Article 9 User Charges

1. 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, aviation security and other related facilities and services under its control shall not be higher than those that would be paid for the use of such airports, aviation security and other related facilities and services by the national Airlines of the Contracting Party engaged in similar International Air Services at the time arrangements for use are made.
2. The Designated Airlines of one Contracting Party shall be permitted, in accordance with the national laws and regulations of both Contracting Parties, on the basis of reciprocity, to perform its own specified Ground-Handling services in the Territory of the other Contracting Party and, at its option, to have Ground-Handling services provided in whole or in part by any agent authorised, if required by domestic laws and regulations, by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.
3. The fees and charges imposed in the Territory of one Contracting Party on a Designated Airline of the other Contracting Party for the use of airports, aviation security and other related facilities and services shall be non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users. For such fees and charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Contracting Party's own airlines operating similar International Air Services.
4. Contracting Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with this Article.
5. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the Airlines using the services and facilities, or where practicable, through the Designated Airlines' representative organizations. Increased or new charges should only follow adequate consultations between

the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in User Charges should be given to users to enable them to express their views before the changes are made.

Article 10

Airlines Representatives and Access to Local Services

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the Designated Airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the Territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the Agreed Services.
2. The staff requirements may, at the option of the Designated Airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other Airlines.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 11

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Designated Airline shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the Territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such Airlines shall have the right to sell such transportation, and any person

- shall be free to purchase such transportation in any convertible currency or in local currency.
2. Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of Traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments Agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
 3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions, which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
 4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies

Article 12

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes 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 any other State.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or Designated Airline or in respect of an aircraft used in the operation of the Agreed Services, as referred to in paragraph 1 above, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, which such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying the practice in question.

Failure to reach satisfactory Agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

Article 13 **Aviation Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities and services, flight crew or the aircraft and the operation of the 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 in to paragraph 1 of this Article that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed period. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within the agreed period shall justify as

grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitations of Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of another Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be the subject of an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, provided this does not lead to unreasonable delay (in this Article referred to as "Ramp Inspection"). However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection is to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the base of the Convention.

4. If any such Ramp Inspection or series of Ramp Inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a Ramp Inspection of an aircraft operated by the Designated Airline of a Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that Airline, the other Contracting Party shall be free to

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

6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of the Airline of the other Contracting Party in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a Ramp Inspection, the denial of an access to a Ramp Inspection or a series of Ramp Inspections, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an Airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 14 **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 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991 or any other convention on 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, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation 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 as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly, each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences, which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 18 (Consultation and Amendment) of this Agreement.
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 secure 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, with minimum risk to life.

6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the Territory of the respective Contracting Party is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 15

Flight Schedule Submission

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) at least 30 (thirty) days prior to the operation of the Agreed Services. This shall likewise apply to any modification thereof. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
2. If either Designated Airline of one Contracting Party wishes to operate supplementary flights or additional flight besides those covered in the approved flight schedule, it shall first seek prior permission of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties.

Article 16

Exchange of Information and Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request, as long in advance as practicable, any information, including periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the Capacity provided on the Agreed Services by the Designated

Airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of Traffic carried by that Airline on the Agreed Services and the origins and destinations of such Traffic.

Article 17

Application of National Laws and Regulations

1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of the aircraft over that Territory shall be complied with by the Designated Airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its Territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the Designated Airlines of the other Contracting Party while they are within the said Territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, provide the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 18

Consultations and Amendment

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify this Agreement or its Annexes, which shall begin at the earliest possible date but not later than 60 (sixty) days from the date the other Contracting Party receives the written

request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate rational and economic decisions to be taken.

3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force when the Contracting Parties notify each other the fulfilment of such legal procedures through the diplomatic channel.
4. Amendments to the provision of Annex 1, may be made through direct Agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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 endeavour to settle it through negotiations between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement through negotiation, the dispute shall be settled through the diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral 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 ICAO 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.

4. The Vice President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph 3 of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the Designated Airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the president, including his fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the president and the arbitrator of the Contracting Party in default as referred to in - this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

Article 20
Registration

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 21
Multilateral Agreements

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

Article 22
Termination of the Agreement

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to ICAO.

In such case, the Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual Agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) working days after the date on which ICAO will have received communication thereof.

Article 23
Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the legal requirements in the State of each Contracting Party and shall enter into force at the date of receipt of the second of the two notifications by which the Contracting Parties communicated officially to each other through diplomatic channels the fulfilment 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 on 4th of December 2023 in Riyadh, Saudi Arabia during the ICAO International Civil Aviation Negotiation Event (ICAN2023), in Arabic and English languages, all texts being equally authentic.

**For the Government of
the Sultanate of Oman**

**For the Government of
the Republic of Rwanda**

H.E.Eng. Naif Ali Hamed Al Abri
President of the Civil Aviation Authority

H.E. Eugene Segore Kayihura
Ambassador

ANNEX 1 ROUTE SCHEDULE

The Designated Airlines by the Government of the Sultanate of Oman shall be entitled to operate Air Services in both directions as follows:

| From | Intermediate Points | To | Beyond Points |
|----------------|---------------------|------------|---------------|
| Points in Oman | Any points | Any points | Any points |

The Designated Airlines by the Government of the Republic of Rwanda shall be entitled to operate Air Services in both directions as follows:

| From | Intermediate Points | To | Beyond Points |
|------------------|---------------------|------------|---------------|
| Points in Rwanda | Any points | Any points | Any points |

Notes:

1. The intermediate points and beyond points on the above routes, and the fifth freedom Traffic rights which may be exercised at such points by the Designated Airlines, shall be jointly determined between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
2. Intermediate and beyond points may be omitted by the Designated Airlines on any or all flights at their discretion provided that such services on this route shall start and terminate in the Territory of the Contracting Party designating the Airline.
3. Co-terminal rights: Designated Airlines of each Party will have the right to operate to points in the Territory of the other Party separately or in combination on the same flight number with co-terminal rights, provided no domestic Traffic is carried except for own stopover Traffic where permitted by the Party's laws and regulations.