

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٤/٧

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

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية غامبيا
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: ٢٠ من رجب سنة ١٤٤٥هـ

الموافق: ١ من فبراير سنة ٢٠٢٤م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

اتفاقية الخدمات الجوية

بين

حكومة سلطنة عُمان

و

حكومة جمهورية غامبيا

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جمهورية غامبيا (المشار إليهما فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين")، وكونهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي، التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧ من ديسمبر ١٩٤٤ م، ورغبة منهما في المساهمة في تقدم الطيران المدني الدولي؛ فقد اتفقا على الآتي:

المادة (١)

التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم يذكر خلاف ذلك:

(أ) "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان، هيئة الطيران المدني، وأي شخص أو جهة مخولة بممارسة أي من الصلاحيات المنوطة حاليا من قِبَل الهيئة سالفه الذكر، أو صلاحيات مماثلة، وبالنسبة لحكومة جمهورية غامبيا، وزارة النقل والأعمال والبنية التحتية، هيئة الطيران المدني الغامبي، وأي شخص أو جهة مخولة بممارسة أي من الصلاحيات المنوطة حاليا من قبل الهيئة سالفه الذكر، أو صلاحيات مماثلة.

(ب) "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧ من ديسمبر ١٩٤٤ م والمتضمنة:

أ. أي ملحق أو أي تعديل لها معتمد بموجب المادة (٩٠) من المعاهدة ما دام هذا الملحق

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

ب. أي تعديل دخل إلى حيز النفاذ بموجب المادة (٩٤) (أ) من المعاهدة، وتم التصديق

عليه من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

- (ج) "شركة الطيران المعنية" تعني شركة الطيران التي تم تعيينها وترخيصها بموجب المادة (٣) (التعيين والترخيص) من هذه الاتفاقية.
- (د) "إقليم" بالنسبة لدولة، لها المعنى المحدد لها في المادة (٢) من المعاهدة.
- (هـ) "خدمة جوية" و"خدمة جوية دولية" و"شركة طيران" و"التوقف لغير أغراض الحركة الجوية" لها المعاني المحددة لكلٍ منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.
- (و) "التعرفة" تعني أي سعر أو أجر أو رسوم، لقاء نقل الركاب، أو الأمتعة أو حمولة (باستثناء البريد) في النقل الجوي والمفروضة من قبل شركة أو شركات الطيران، متضمناً وكلاءها، والشروط التي تحكم مدى توفر هذا السعر أو الأجر أو الرسم.
- (ز) "رسوم المستخدمين" تعني الرسوم المفروضة على شركة أو شركات الطيران لتوفير المطار أو الملاحة الجوية أو تسهيلات أمن الطيران أو الخدمات بما فيها الخدمات والتسهيلات المرتبطة.
- (ح) "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية وملاحقها وأي تعديلات تطرأ عليها.
- (ط) "جدول المسارات" يعني جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية، وأي تعديلات تدخل عليه حسبما يتفق عليه، وفقاً لأحكام المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية.
- (ي) "السعة" تعني مقدار الخدمات الموفرة بموجب الاتفاقية، وتقاس في العادة بعدد الرحلات (الترددات) أو المقاعد أو أطنان الحمولة المعروضة في السوق (ربط المدن أو من بلد إلى بلد) أو في مسار خلال فترة محددة، كاليومي أو الأسبوعي أو الموسمي أو السنوي.
- (ك) "النقل الجوي" يعني النقل العام المحمول بطائرات الركاب والأمتعة والشحن والبريد منفصلاً أو مجتمعاً لقاء رسوم مالية أو أجر.
- (ل) "المنظمة" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢)

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق الآتية للقيام بعملية النقل الجوي الدولي من قبل شركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر:
 - أ. حق الطيران بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
 - ب. حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغير أغراض الحركة الجوية.
 - ج. حق التوقف في نقاط المسارات المحددة في الجدول المسارات لهذه الاتفاقية لغرض أخذ وإنزال الحركة الجوية الدولية للركاب والحمولة والبريد، (المشار إليها فيما بعد بـ"الخدمات المتفق عليها")، و
٢. ليس في نصّ الفقرة (١) أعلاه ما يمكن اعتباره بأنه يمنح شركة أو شركات الطيران المعينة لطرف متعاقد الحق في التحميل أو التنزيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للركاب والحمولة والبريد مقابل أجر، إذا كانت متجهة إلى نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٣)

التعيين والترخيص

١. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين بالكتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر شركة طيران واحدة أو أكثر؛ لتشغيل الخدمات المتفق عليها، كما يحق له سحب أو تغيير هذه التعيينات.
٢. عند تسلّم مثل هذه التعيينات، ووفقاً لأحكام المادة (٤) من هذه الاتفاقية، تمنح سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر - دون تأخير - إلى شركة الطيران التي تمّ تعيينها، التراخيص اللازمة للخدمات المتفق عليها، والتي تمّ من أجلها تعيين شركة الطيران تلك.

٣. يحق لكل طرف متعاقد تعيين شركة متعددة الجنسيات، كشركة طيران معينة من قبلها لاستغلال الخدمات المتفق عليها وفقا للمادتين (٧٧) و(٧٩) من المعاهدة.
٤. عندما يتم تعيين وترخيص شركة الطيران وفقا لهذه المادة، فإنه يجوز لها تشغيل الخدمات المتفق عليها والتي من أجلها تم تعيينها، جزئياً أو كلياً، شريطة أن تمثل شركة الطيران تلك بالأحكام المطبقة بموجب هذه الاتفاقية.

المادة (٤)

إلغاء أو تعليق أو تقييد ترخيص التشغيل

١. يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد إلغاء أو حجب أو تقييد ترخيص التشغيل، أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية بالنسبة لشركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض شروط، بشكل مؤقت أو دائم، حسبما تراه ضرورياً لممارسة هذه الحقوق:
- أ. في حالة إخفاق شركة الطيران هذه في الامتثال للشروط المحددة في القوانين واللوائح والقواعد المطبقة عادة وبصورة معقولة من قبل سلطات الطيران هذه بما يتفق مع المعاهدة.
- ب. في حالة إخفاق شركة الطيران هذه في الامتثال للقوانين واللوائح والقواعد الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.
- ج. في حالة عدم اقتناعها بأن شركة الطيران قد تأسست، وأن مقر عملها الرئيسي يقع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وأنها تحمل شهادة مشغل جوي سارية، وصادرة عن سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر.

د. في حالة إخفاق شركة الطيران في التشغيل وفقا للشروط المحددة في هذه الاتفاقية.

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

المادة (٥)

تطبيق القوانين

١. في أثناء دخول إقليم أحد الطرفين المتعاقدين أو البقاء فيه أو مغادرته، يجب الامتثال لقوانينه ولوائح المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات من قبل شركة أو شركات الطيران المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٢. في أثناء دخول إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، أو البقاء فيه، أو المغادرة منه، يجب الامتثال للقوانين واللوائح المتعلقة بالدخول إلى أو المغادرة من ذلك الإقليم والمتعلقة بالركاب أو الطاقم أو الحمولة على متن الطائرات (بما في ذلك اللوائح المتعلقة بالدخول، والتخليص، وأمن الطيران، والهجرة، والجوازات، والجمارك، والحجر الصحي، أو بالنسبة للبريد، اللوائح البريدية) من قبل الركاب، والطاقم، والحمولة التابعة لشركة أو شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر أو بالنيابة عنهم.

٣. لا يخضع الركاب والأمتعة والحمولة والبريد في العبور المباشر عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، والذين لم يغادروا المنطقة المخصصة لهذا الغرض لأكثر من فحص مبسط. تعفى الأمتعة والحمولة في العبور المباشر من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة.

٤. تلتزم شركة أو شركات الطيران المعنية من قِبَل كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بتطبيق قوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى أراضيها، أو إخراجها منها، وذلك في أثناء الدخول إلى أو البقاء في أو مغادرة طائراتها إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

المادة (٦)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

١. يُعْتَرَفُ بسريان شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المعترف بسريانها من قِبَل طرف متعاقد، والتي لا تزال نافذة، من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر لغرض الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم الإصدار، أو الاعتراف بتلك الشهادات أو التراخيص تعادل أو تفوق المتطلبات المؤسسة، أو التي يتم تأسيسها بموجب المعاهدة.
٢. إذا كانت امتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه، الصادرة عن سلطات طيران أي طرف متعاقد إلى أي شخص أو شركة طيران معينة أو لطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تسمح بالاختلاف عن الحد الأدنى لمستوى المعايير المحددة بموجب المعاهدة، وقد تمَّ إيداع نسخة من هذه الاختلافات لدى المنظمة، عندئذ يجوز للطرف المتعاقد الآخر طلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بغرض توضيح هذا الإجراء.
٣. يحتفظ كل طرف متعاقد، بأي حال من الأحوال، بالحق في رفض الاعتراف، بشأن رحلات الطيران فوق إقليمه أو الهبوط فيه، بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٧)

السلامة الجوية

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

٢. إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لم يستخدم أو يطبق بفعالية معايير السلامة في تلك المجالات المشار إليها في الفقرة (١) التي تستوفي المعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة، يجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات والخطوات الضرورية للامتثال بمعايير المنظمة، ويعد أي إخفاق من قبل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة، خلال خمسة عشر (١٥) يوما، أو أي فترة أطول وفق ما يتم الاتفاق عليه، مبررا لتطبيق المادة (٤) (إلغاء أو تعليق أو تقييد ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

٣. عملا بالمادة (١٦) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضا أن أي طائرة يتم تشغيلها من قبل، أو بنيابة عن شركة أو شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، على خدمات إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز، في أثناء التواجد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فحصها من قبل الممثلين المفوضين من ذلك الطرف المتعاقد الآخر، شرطة ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير مبرر في تشغيل الطائرة. وعلى الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (٣٣) من المعاهدة، يكون الهدف فحص صلاحية كل من مستندات الطائرة، وترخيص طاقمها، ومعدات الطائرة وحالتها مطابقة للمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة (ويشار إليه فيما بعد بـ"التفتيش الميداني").

٤. إذا أثار أيُّ تفتيش ميداني، أو سلسلة من التفتيشات الميدانية الآتي:
- أ. مخاوف جدية بأن طائرة أو تشغيل طائرة لا يتوافق مع الحد الأدنى للمعايير التي أنشئت في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة، أو
- ب. مخاوف جدية بوجود نقص في الصيانة والإدارة الفعالة لمعايير السلامة التي أنشئت في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة، يكون للطرف الذي يقوم بالتفتيش لأغراض المادة (٣٣) من المعاهدة، الحرية في أن يستنتج أن المتطلبات التي تمَّ بموجبها إصدار أو الاعتراف بسريان الشهادة أو التراخيص بالنسبة لتلك الطائرة أو بالنسبة لطاقم تلك الطائرة، أو بأن المتطلبات التي يتمُّ بموجبها تشغيل الطائرة، لا تساوي أو ليست أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي أنشئت وفقا للمعاهدة.
٥. في حالة رفض الدخول لغرض القيام بتفتيش ميداني لطائرة مشغلة من قِبَل شركة أو شركات الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين، أو نيابة عنها، وفقا للفقرة (٣) أعلاه، من قِبَل ممثلي تلك الشركة أو شركات الطيران، فيكون للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج ظهور مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة ٤ أعلاه، وأن يستخلص الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.
٦. عندما يكون من الضرورة اتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كلُّ طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تغيير ترخيص التشغيل لشركة أو شركات طيران الطرف المتعاقد الآخر فوراً.
٧. يجب إيقاف أيِّ إجراء من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين وفقا للفقرتين (٢) أو (٦) أعلاه، عند زوال الأسس التي أخذ بموجبها ذلك الإجراء.

المادة (٨)

أمن الطيران

١. يؤكد الطرفان المتعاقدان، بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، أن التزامهما لبعضهما بعضاً لحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروعة يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، دون تقييد عمومية حقوقهما والتزامتهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال المحددة الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤ من سبتمبر ١٩٦٣ م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ من ديسمبر ١٩٧٠ م، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ من سبتمبر ١٩٧١ م، وبروتوكولها المكمل والخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في ٢٤ من فبراير ١٩٨٨ م، بالإضافة إلى أيّ معاهدات وبروتوكولات أخرى متعلقة بأمن الطيران المدني، والملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.
٢. يقيد الطرفان المتعاقدان، عند الطلب، كل ما يلزم من مساعدة لبعضهما بعضاً لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، وركابها وطاقمها، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
٣. يعمل الطرفان المتعاقدان ضمن علاقتهما المتبادلة طبقاً لأحكام أمن الطيران والتي حددتها المنظمة، ووضعت كملاحق للمعاهدة، ويجب أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما، أن يعملوا وفقاً لأحكام أمن الطيران المشار إليها.

٤. يتفق الطرفان المتعاقدان على أنه قد يُطلب من مشغلي الطائرات هؤلاء التقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه، والمطلوبة من الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى، والمغادرة من، أو خلال الوجود في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويجب على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة وبشكل 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 يتعاطف لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر بشأن الإجراءات الأمنية المعقولة والخاصة لمواجهة تهديد معين.
٥. عند وقوع حادثة أو تهديد بوقوع حادثة استيلاء غير مشروع على طائرات مدنية، أو غيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة مثل هذه الطائرات أو ركابها وطاقمها أو المطارات، أو تسهيلات الملاحة الجوية، يساعد الطرفان المتعاقدان بعضهما بعضا من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير المناسبة الأخرى المقصود بها الإنهاء السريع والأمن لهذه الحادثة أو التهديد بها.
٦. عندما يكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بالأحكام الواردة في هذه المادة، يحق للطرف المتعاقد الأول طلب إجراء مشاورات، تبدأ هذه المشاورات خلال خمسة عشر (١٥) يوما من تسلم هذا الطلب من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (١٥) يوما من بدء المشاورات، يعد ذلك أساسا لسحب أو إلغاء أو تعليق أو فرض شروط على تراخيص شركة أو شركات الطيران المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وعندما يكون المبرر ظرفا طارئا، أو من أجل تجنب مزيد من عدم الالتزام بأحكام هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الأول أن يتخذ إجراء مؤقتا في أي وقت.

المادة (٩)

رسوم المستخدمين

١. تكون رسوم المستخدمين التي يمكن فرضها من قِبَل السلطات أو الجهات المختصة عن فرض الرسوم لدى كلِّ طرف متعاقد على شركة أو شركات الطيران للطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية بشكل غير عادل، وأن تكون موزعة بشكل متساو بين كافة شرائح المستخدمين. وفي أي حال، رسوم المستخدمين تلك يجب أن تقدر على شركة أو شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر بشروط لا تقل أفضلية عن الشروط المتوفرة لأيِّ شركة طيران أخرى في وقت تقدير تلك الرسوم.
٢. رسوم المستخدمين المفروضة على شركة أو شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر قد تعكس - ولكن لا تتجاوز - التكلفة الكاملة للسلطات أو الجهات المختصة عن فرض الرسوم لتوفير المطار الملائم، والخدمات والمرافق البيئية للمطار، والملاحة الجوية، ومرافق أمن الطيران في المطار وداخل نظام المطار. ويمكن أن تشمل هذه التكلفة الكاملة عاندا معقولا على الأصول بعد احتساب الاستهلاك، على أن تكون المرافق والخدمات التي فرضت تلك الرسوم على أساسها مبنية على أسس اقتصادية وفعالة.
٣. يشجع كلُّ طرف متعاقد على إجراء مشاورات بشأن رسوم المستخدمين بين السلطات أو الجهات المختصة عن فرض الرسوم في إقليمه، وشركة أو شركات الطيران المعنية التي تستخدم الخدمات والمرافق، كما يشجع السلطات أو الجهات المختصة وشركة أو شركات الطيران المعنية على تبادل المعلومات حسب الاقتضاء، للسماح بمراجعة دقيقة وشفافة لمعقولية الرسوم، وذلك طبقا للمبادئ الواردة في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة. ويشجع كلُّ طرف سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة لتزويد المستخدمين بإشعار مناسب لأي

اقترح لتغيير رسوم الاستخدام، وذلك لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغيير.

المادة (١٠)

الرسوم الجمركية

١. تُعفى الطائرات المشغلة في النقل الجوي الدولي من قبل شركة أو شركات الطيران لكل طرف متعاقد من الرسوم الجمركية، وضرائب ورسوم التفتيش، والضرائب والرسوم والمصاريف المماثلة التي تفرضها السلطات الوطنية. وتنطبق الإعفاءات الممنوحة على أجزاء المكونات ومعدات الطائرات المعتادة، بالإضافة إلى العناصر الأخرى المخصصة أو المستخدمة فقط فيما يتعلق بتشغيل وإصلاح وصيانة وخدمة هذه الطائرات، شريطة أن تكون هذه المعدات والعناصر للاستخدام على متن الطائرة، ويتم إعادة تصديرها.

٢. (أ) تُعفى العناصر الآتية من الرسوم الجمركية، وضرائب ورسوم التفتيش، والضرائب والرسوم والمصاريف المماثلة التي تفرضها السلطات الوطنية، سواء تم إدخالها من قبل شركة طيران تابعة لطرف متعاقد إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو تم توحيدها إلى شركة طيران تابعة لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن يتم استخدامها على متن طائرة فيما يتعلق بتأسيس أو الحفاظ على النقل الجوي الدولي من قبل شركة الطيران المعنية في كل حالة:

i. مخازن الطائرات (بما في ذلك، ودون الحصر، عناصر مثل الأطعمة والمشروبات والمنتجات المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب في أثناء الرحلة)؛

- ii. الوقود ومواد التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) والإمدادات الفنية الاستهلاكية؛ و
- iii. قطع الغيار بما في ذلك المحركات.
- (ب) تسري هذه الإعفاءات حتى عندما يتم استخدام هذه العناصر في أي جزء من رحلة يتم إجراؤها فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر التي تزودت منه بهذه العناصر.
٣. لا تمتد الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة إلى الرسوم على أساس تكلفة الخدمات المقدمة إلى شركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
٤. يجوز إنزال معدات الطائرات المعتادة، وكذلك قطع الغيار (بما في ذلك المحركات)، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية)، وزيوت التشحيم والمواد الأخرى المذكورة في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة المحتفظ بها على متن طائرة مشغلة من قبل شركة أو شركات طيران طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط بموافقة السلطات الجمركية في ذلك الإقليم، ويجوز في أي حال تفريغ مخازن الطائرات المخصصة للاستخدام من قبل شركة أو شركات الطيران على خدماتها. وقد يلزم الاحتفاظ بالمعدات والإمدادات المشار إليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية حتى يتم إعادة تصديرها أو التخلص منها بطريقة أخرى وفقا للقوانين والإجراءات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد.
٥. تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متاحة أيضا في الحالات التي تكون فيها شركة أو شركات طيران أحد الطرفين المتعاقدين قد دخلت في ترتيبات مع شركة أو شركات طيران أخرى للحصول على قرض أو نقل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للبنود المحددة في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة، شريطة أن تتمتع هذه الشركة أو شركات الطيران الأخرى بمثل هذا الإعفاء من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١١)

السعة

١. يكون لكل شركة طيران معينة فرص عادلة ومتساوية لتشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة.
٢. عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، تأخذ شركة أو شركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد في الحسبان مصالح شركة أو شركات طيران الطرف المتعاقد الآخر حتى لا تؤثر على نحو غير ملائم على الخدمات التي توفرها الأخيرة كلياً أو جزئياً على نفس المسار.
٣. الخدمات المتفق عليها التي تقدمها شركة الطيران المعنية بموجب هذه الاتفاقية يجب أن تحافظ -كهدف رئيسي لها- على توفير السعة الكافية لمتطلبات حركة المرور بين البلد الذي تكون فيه شركة الطيران شركة وطنية وبلد الوجهة النهائية لحركة المرور، وتتم ممارسة الحق في الصعود إلى أو النزول من مثل هذه الخدمات لحركة المرور الدولية، المتجهة إلى والقادمة من دولة ثالثة في نقطة أو نقاط على الطرق المحددة في هذه الاتفاقية، وفقاً للمبادئ العامة للتطوير المنظم للنقل الجوي الدولي التي ينتمي إليها الطرفان المتعاقدان، كما يجب أن يخضع للمبدأ العام بأن القدرة يجب أن تكون مرتبطة بالآتي:
 - أ. متطلبات المرور بين بلد المنشأ وبلدان الوجهة النهائية.
 - ب. متطلبات عمليات الطيران العابرة.
 - ج. متطلبات حركة المرور في المنطقة التي تمر بها شركة الطيران، بعد مراعاة الخدمات المحلية والإقليمية.

المادة (١٢)

التعريفات

١. يتم تحديد التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة أو شركات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد مقابل الخدمات التي تغطيها هذه الاتفاقية على مستويات معقولة، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل ذات العلاقة، بما فيها تكلفة التشغيل، وخصائص الخدمة، والربح المعقول، وتعريفات شركة أو شركات الطيران الأخرى.
٢. ما لم تشترط القوانين واللوائح الوطنية ذلك، لا يلزم تقديم التعريفات التي تفرضها شركة أو شركات الطيران إلى سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين.
٣. في حالة عدم رضا أي من سلطة الطيران عن تعرفه مقترحة أو سارية لشركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر، فإن سلطات الطيران ستسعى إلى تسوية المسألة من خلال المشاورات، إذا طلبت ذلك أي من السلطتين، وعلى أي حال لا يجوز لسلطة الطيران التابعة لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء فردي لمنع سريان أو استمرار تعرفه شركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١٣)

الفرص التجارية

١. يكون لشركة أو شركات الطيران لكل طرف متعاقد الحق في إنشاء مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لترويج وبيع النقل الجوي وبيع وثائق النقل.
٢. يحق لأي شركة طيران معينة من قبل كل طرف متعاقد بيع النقل الجوي باستخدام وثائق

النقل الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة، ومن خلال وكلائها وفقا لتقدير شركة الطيران، باستثناء ما قد تنص عليه تحديدا لوائح الدولة المتعلقة بحماية أموال الركاب، وحقوق الإلغاء والاسترداد للركاب. كما يحق لشركات الطيران بيع خدمات النقل الجوي، ولأي شخص حرية شراء هذه الخدمات بالعملة المحلية أو بالعملات الحرة القابلة للتحويل.

٣. وفقا لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف، يحق لشركة أو شركات الطيران لكل طرف متعاقد في جلب موظفيهم المتخصصين في الإدارة والمبيعات والأعمال الفنية والعمليات وغيرهم من الموظفين المتخصصين، وإبقائهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، الذين تعتبرهم شركة الطيران بشكل معقول ضروريين لتقديم خدمات النقل الجوي، وبما يتفق مع هذه القوانين، واللوائح، يجب على كل طرف، بأقل تأخير، منح التصاريح اللازمة للتوظيف والتأشيرات أو غيرها من الوثائق المماثلة للممثلين والموظفين المشار إليهم في هذه الفقرة.

المادة (١٤)

تحويل الإيرادات

١. يمنح كل طرف متعاقد شركة أو شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل إلى بلده، عند الطلب، وفقا للوائح الصرف الأجنبي المعمول بها، فائض الإيرادات المحققة على المصروفات فيما يتعلق بنقل الركاب والبضائع والبريد على الخدمات المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

٢. إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيودا على تحويل الفائض من الإيرادات على المصروفات التي حققتها شركة أو شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر، فسيكون للطرف

المتعاقد الآخر أيضا الحق في فرض نفس القيود على شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الأول.

٣. في حالة وجود اتفاق خاص بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حالة وجود اتفاق خاص يحكم تحويل الأموال بين الطرفين المتعاقدين، يسري ذلك الاتفاق.

المادة (١٥)

تبادل المعلومات

١. على كل طرف متعاقد أن يلزم شركة الطيران المعنية من قبله بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر، مقدّمًا وبقدر ما هو عملي، بنسخ من التعريفات والجداول الزمنية، بما في ذلك أي تعديل لها، وكافة المعلومات الأخرى المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها، وكذلك البيانات المتعلقة بالسعة المقدمة على كل من المسارات المحددة، وأي معلومات أخرى قد تكون مطلوبة لإرضاء سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بأن متطلبات هذه الاتفاقية تتم مراعاتها على النحو الملائم.

٢. على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم شركة الطيران المعنية التابعة له أن تقدم لسلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر إحصائيات دورية أو أي معلومات مشابهة مرتبطة بحركة المرور المحمولة على الخدمات المتفق.

المادة (١٦)

الموافقة على الجداول

يجب على شركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد أن تقدم جداول الرحلات المتوقعة، للموافقة عليها من قبل سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، وذلك قبل ثلاثين (٣٠) يوما على الأقل من بدء تسيير الخدمات المتفق عليها، وينطبق ذلك أيضا على أي تغييرات على الجداول.

المادة (١٧)

المشاورات

١. بروح التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مع بعضهما بعضا من وقت لآخر، وذلك من منظور ضمان التنفيذ والامتثال المرضي لأحكام هذه الاتفاقية.
٢. هذه المشاورات يجب أن تبدأ خلال مدة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (١٨)

تسوية المنازعات

١. إذا نشأ أيُّ خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، تسعى سلطات الطيران أولاً إلى تسويته من خلال المفاوضات.
٢. إذا فشل الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات، تتم تسوية الخلاف عن طريق القنوات الدبلوماسية.
٣. إذا فشل الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية عن طريق القنوات الدبلوماسية، يمكن تقديم الخلاف - بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين - إلى التحكيم وفقاً للإجراءات المبينة أدناه.
٤. يكون التحكيم من قبل هيئة مكونة من ثلاثة محكمين، تتم تسمية محكم واحد من قبل كل طرف متعاقد، ويتفق المحكمان المختاران على المحكم الثالث، شريطة ألا يكون المحكم الثالث من مواطني أي من الطرفين المتعاقدين، يعين كلٌّ من الطرفين المتعاقدين محكماً واحداً خلال مدة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلُّم أيٍّ من الطرفين المتعاقدين إخطاراً من الآخر عبر القنوات الدبلوماسية، بطلب تحكيم الخلاف، ويتم الاتفاق على المحكم الثالث خلال مدة ستين (٦٠) يوماً أخرى، وإذا أخفق أيٌّ من الطرفين المتعاقدين في ترشيح محكم خلال مدة ستين (٦٠) يوماً، أو إذا لم يتم الاتفاق على المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فإنه يجوز لأحد الطرفين المتعاقدين الطلب من رئيس مجلس المنظمة تعيين محكم أو

- محكمين. إذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأقدم، والذي لم يتم استبعاده على هذا الأساس، يقوم بالتعيين.
٥. تحدد هيئة التحكيم القواعد الإجرائية الخاصة بها.
٦. يتقاسم الطرفان المتعاقدان تكاليف هيئة التحكيم بالتساوي.
٧. على كل طرف متعاقد تنفيذ أي حكم أو قرار من قبل هيئة التحكيم تنفيذًا كاملاً.
٨. في حال عدم تقييد أي من الطرفين المتعاقدين بأي قرار أصدر بموجب هذه المادة، يحق للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو حجب أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات منحها بموجب هذه الاتفاقية إلى الطرف المتعاقد المخل أو شركة أو شركات الطيران المعينة المخلة.

المادة (١٩)

التعديلات

١. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر لغرض تعديل هذه الاتفاقية. تبدأ هذه المشاورات خلال مدة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم هذا الطلب.
٢. أي تعديل على هذه الاتفاقية يدخل حيز النفاذ بعد إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض عن طريق القنوات الدبلوماسية بتنفيذ الإجراءات القانونية الداخلية المتعلقة بإبرام ودخول حيز النفاذ للاتفاقيات الدولية.

المادة (٢٠)

المعاهدات المتعددة الأطراف

في حال دخول معاهدة متعددة الأطراف، متعلقة بالنقل الجوي، حيز التنفيذ بالنسبة لكلٍ من الطرفين المتعاقدين، يتم تعديل هذه الاتفاقية من قبل الطرفين المتعاقدين بالقدر الضروري بما ينسجم مع أحكام تلك المعاهدة متعددة الأطراف.

المادة (٢١)

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأيٍ من الطرفين المتعاقدين في أيّ وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية بقراره لإنهاء هذه الاتفاقية، ويتم إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى المنظمة. وتنتهي هذه الاتفاقية بعد (١٢) اثني عشر شهرا من تاريخ تسلّم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بالتوافق قبل انتهاء هذه الفترة. في غياب إقرار التسلم من قبل الطرف المتعاقد الآخر يعتبر الإخطار مسلّمًا بعد أربعة عشر (١٤) يوما من تاريخ تسلّم المنظمة هذا الإخطار.

المادة (٢٢)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية، وأيّ تعديلات تدخل عليها بعد التوقيع لدى المنظمة.

المادة (٢٣)

الدخول حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد ثلاثين (٣٠) يوما من إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض عبر القنوات الدبلوماسية بأن إجراءتهما الداخلية لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ قد اكتملت.

وإثباتا لما تقدم، فإن الموقعين المفوضين أدناه، بناء على التفويض المعطى لكلٍ منهما من قبل حكومته، قد وقَّعا على هذه الاتفاقية.

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

عن حكومة
جمهورية غامبيا

عن حكومة
سلطنة عُمان

الملحق

جدول الطرق

يحقُّ لشركة أو شركات الطيران المعيّنة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتشغيل خدمات النقل الجوي الدولي بين النقاط على الطرق الآتية:

الطرق المشغلة من قِبَل شركة أو شركات الطيران المعيّنة من قِبَل حكومة سلطنة عُمان:

نقاط في سلطنة عُمان	نقاط وسطية	نقاط في جمهورية غامبيا	نقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

الطرق المشغلة من قِبَل شركة أو شركات الطيران المعيّنة من قِبَل حكومة جمهورية غامبيا:

نقاط في جمهورية غامبيا	نقاط وسطية	نقاط في سلطنة عُمان	نقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

ملاحظات:

١. يمكن تقديم خدمة لأيِّ نقاطٍ وسطية، أو نقاط فيما وراء، من قِبَل شركة أو شركات الطيران المعيّنة من قبل كلّ طرف متعاقد، والتي تمارس كامل حقوق الحركة الجوية بالحرية الخامسة للنقاط الوسطية والنقاط فيما وراء، ويطلب من شركة أو شركات الطيران المعيّنة

الحصول على الموافقة المسبقة من سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد قبل بدء الخدمات.

٢. يجوز لكل شركة طيران معينة، عند تشغيل خدمة متفق عليها على طريق محدد، في أي أو جميع الرحلات، ووفقاً لاختيارها، الآتي:

- (أ) تشغيل الرحلات في أيٍّ من الاتجاهين أو في كليهما.
- (ب) جمع أرقام رحلات جوية مختلفة ضمن رحلة تشغيل لطائرة واحدة.
- (ج) خدمة نقاط ما بعد، ونقاط وسطية، ونقاط فيما وراء ونقاط في أقاليم الطرفين المتعاقدين على الطرق، بأي وسيلة ضم وبأي ترتيب.
- (د) إلغاء التوقف في أي نقطة، أو نقاط.
- (هـ) نقل الحركة الجوية من أيٍّ من طائراتها إلى أيٍّ من طائراتها الأخرى في أي نقطة على الطرق.
- (و) خدمة نقاط ما بعد أي نقطة أو نقاط في إقليمها، مع أو بدون تغيير الطائرة أو رقم الرحلة، وبإمكانها عرض هذه الخدمات والإعلان عنها للجمهور كخدمات وسطية.
- (ز) التوقف في أي نقطة سواء داخل أو خارج إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- (ح) نقل حركة العبور المباشر عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- (ط) جمع الحركة الجوية في طائرة واحدة بغض النظر عن مصدر هذه الحركة، بدون قيود اتجاهية، أو جغرافية، وبدون فقدان أي حق لنقل الحركة الجوية المسموح بها بموجب هذه الاتفاقية، شريطة أن تخدم الخدمة نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الذي عيّنت شركة الطيران.

٣. يحقُّ لشركة أو شركات الطيران المعيّنة لكل طرف متعاقد التشغيل لنقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشكل مجتمع أو منفصل، على الرحلة نفسها مع حقوق المحطة المشتركة، بشرط عدم ممارسة حقوق الحركة الجوية الداخلية إلا الخاصة بها (التوقف لغير أغراض الحركة الجوية).

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

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Republic of The Gambia (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944; and

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation,
Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

- (a) **"Aeronautical Authorities"** means in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions, and in the case of the Government Republic of The Gambia, the Ministry of Transport, Works & Infrastructure, the Gambia Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions.
- (b) **"Convention"** means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - a. Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties.
 - b. Any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties,
- (c) **"Designated Airline"** means an Airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement,
- (d) **"Territory"** in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention,
- (e) **"Air Service", "International Air Service", "Airline", and "Stop for Non-Traffic Purposes"**, have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention,
- (f) **"Tariff"** means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail) in Air Transportation charged by Airline(s), including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge,
- (g) **"User Charges"** means a charge imposed on Airline(s) for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities,
- (h) **"Agreement"** means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto,
- (i) **"Route Schedule"** means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 22 of this Agreement,
- (j) **"Capacity"** is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually,

- (k) "Air Transportation" mean the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire,
- (l) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization,

Article 2 **Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international Air Transportation by the Airline(s) of the other Contracting Party:

- (a) the right to fly without landing across the Territory of the other Contracting Party,
- (b) the right to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes,
- (c) the right to make stops at the points on the routes specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, (hereinafter referred to as "Agreed Services"), and

2. Nothing in paragraph (1) above shall be deemed to confer on the Designated Airline(s) of one Contracting Party the right of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the Territory of the other Contracting Party.

Article 3 **Designation and Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the Agreed Services, and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such designations and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to an airline so designated the appropriate authorisations for the Agreed Services for which that airline has been designated.
3. Each Contracting Party shall have the right to designate a multinational company as its Designated Airline to exploit the Agreed Services in accordance with Articles (77) and (79) of the Convention.
4. When an airline has been designated and authorised in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the Agreed Services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4 **Revocation, Suspension or Limitation of Operating Authorisation**

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke, withhold or limit an operating authorisation or to suspend the exercise of

the rights specified in Article 2 of this Agreement of the Designated Airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights:

- a. in the event of failure by such airline to meet the conditions prescribed by laws, regulations and rules normally and reasonably applied by these Aeronautical Authorities in conformity with the Convention;
 - b. in the event of failure by such airline to comply with the laws, regulations and rules of the other Contracting Party;
 - c. in the event that they are not satisfied that the airline is incorporated in and has its principal place of business in the Territory of the other Contracting Party and holds a current Air Operators Certificate issued by the Aeronautical Authority of the other Contracting Party; or
 - d. in the event that 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.

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the Designated Airline (s) of the other Contracting Party.
2. While entering, within, or leaving the Territory of one Party, the laws and regulations relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's Designated Airline(s).
3. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the Territory of either Contracting Party and not leaving the area reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
4. Airline(s) Designated by each Contracting Party shall comply with the laws of the other Party as to the admission to, or taking out from its lands of animals and plants, while its aircraft enter into, stay in, or depart from the Territory of that Contracting Party.

Article 6

Recognition of Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued

- or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, 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, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, whereby such difference has been filed with ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying the practice in question.
 3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7 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 thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in 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 ICAO standards. Failure by the other Contracting Party to take appropriate corrective action within fifteen (15) days or such longer period as maybe agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension or Limitation of Operating Authorisation) of this Agreement.
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 authorised 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, 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 (hereinafter referred to as "Ramp Inspection").
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 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 licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the

requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a Ramp Inspection of an aircraft operated by or on behalf of the Airline(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that Airline(s), the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns or the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. 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 authorisation of an Airline(s) of the other Contracting Party.
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 8

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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
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 security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention, 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.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the Airline(s) designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9

User Charges

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

Article 10

Customs Duties

1. Aircraft operated in international air transportation by the Airline(s) of each Contracting Party shall be exempt from customs duties, inspection taxes and fees, and similar taxes, fees and charges imposed by national authorities. The exemptions granted shall apply to standard aircraft component parts and equipment, as well as other items intended for or used solely in connection with the operation, repair, maintenance and servicing of such aircraft, provided that such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.
2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline

concerned, the following items shall be exempt from all customs duties, inspection taxes and fees, and similar taxes, fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Contracting Party into the Territory of the other Contracting Party or supplied to an airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party:

- i. aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
- ii. fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
- iii. Spare Parts including engines.

(b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the Territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided for by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the Airline(s) of a Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party.
4. The normal aircraft equipment, as well as Spare Parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs (1) and (2) of this Article retained on board the aircraft operated by the Airline(s) of one Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Territory. Aircraft stores intended for use on the Airline(s)' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or Airline(s) of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or Airline(s) for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airline or Airline(s) similarly enjoy such relief from the other Contracting Party.

Article 11

Capacity

1. Each Designated Airline shall have a fair and equal opportunity to operate the Agreed Services on the Specified Routes.
2. In operating the Agreed Services, the Designated Airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the Airline(s) 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. Agreed Services provided by a Designated Airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of Capacity adequate to the traffic demands between the country of which such Airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points

on the Specified Routes in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that Capacity should be related to:

- a. the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination.
- b. the requirements of through Airline operations.
- c. the traffic requirements of the area through which the Airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 12

Tariffs

1. The Tariffs to be applied by the Designated Airline(s) of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, Tariffs of other Airline(s).
2. Unless required by national laws and regulations, Tariffs charged by Airline(s) shall not be required to be filed with the Aeronautical Authorities of either Contracting Party.
3. 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 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.

Article 13

Commercial Opportunities

1. The Airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the Territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of Air Transportation and the sale of transport documents.
2. Any Designated Airline of each Contracting Party may engage in the sale of Air Transportation using their own transportation documents in the Territory of the other Contracting Party directly and, at the Airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each Airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that Territory or in freely convertible currencies.
3. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, the Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the Airline reasonably considers necessary for the provision of Air Transportation. Consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, with minimum delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

Article 14

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant, to the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the Agreed Services in the Territory of the other Contracting Party.
2. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, the other Contracting Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's Designated Airline.
3. In the event that there exists a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

Article 15

Exchange of Information

1. Each Contracting Party shall cause its Designated Airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, in advance and 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 periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the Agreed Services.

Article 16

Approval of Timetables

The Designated Airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the Agreed Services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

Article 17

Consultations

1. In the spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Aeronautical Authorities shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through diplomatic channels, the dispute may, at the request of either Contracting Party, submit it to arbitration in accordance with procedures set forth below.
4. Arbitration shall be by a Tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that the third such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each Contracting Party shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on within the period indicated, the President of the Council of ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
5. The arbitration tribunal shall determine its own procedure.
6. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
7. Each Contracting Party shall give full effect to any decision or award of the tribunal.
8. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the Designated Airline(s) in default.

Article 19

Amendments

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request.
2. Any modification to this Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels of the fulfilment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Article 20
Multilateral Conventions

If a multilateral agreement concerning Air Transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended by the Contracting Parties so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Article 21
Termination of Agreement

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Article 22
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO.

Article 23
Entry into Force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after both Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that their internal procedures for the entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS THEREOF the undersigned plenipotentiaries being duly authorised 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 duplicate originals in the Arabic, and English languages, all texts being equally authentic.

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

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF THE GAMBIA**

ANNEX ROUTES SCHEDULE

The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Routes for the Designated Airline(s) of the Government of the Sultanate of Oman:

Points in The Sultanate of Oman	Intermediate Points	Points in the Republic of The Gambia	Beyond Points
Any points	Any points	Any points	Any points

Routes for the Designated Airline(s) of the Government of the Republic of The Gambia:

Points in the Republic of The Gambia	Intermediate Points	Points in The Sultanate of Oman	Beyond Points
Any points	Any points	Any points	Any points

Notes:

- (1) Any intermediate points and points beyond may be served by Designated Airline(s) of each Contracting Party exercising full fifth freedom traffic rights for intermediate points and points beyond. Prior approval from Aeronautical Authorities of each Contracting Party is required by the Designated Airline(s) before commencement of the services.
- (2) Each Designated Airline may, when operating an Agreed Service on a specified route, on any or all flights and at its option:
 - a. Operate flights in either or both directions;
 - b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
 - d. Omit stops at any point or points;
 - e. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
 - f. Serve points behind any point or points in its Territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
 - g. Make stopovers at any points whether within or outside the Territory of the other Contracting Party;
 - h. Carry transit traffic through the Territory of the other Contracting Party; and
 - i. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the Territory of the Contracting Party designating the airline.
- (3) The Designated Airline(s) 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 its own (Stop for Non-Traffic Purposes).