

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٤/٣٤

بالتصديق على اتفاق بين

حكومة سلطنة عمان وحكومة الجمهورية التونسية

بشأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وما وراءهما

سلطان عمان

نحن هيثم بن طارق

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى الاتفاق بين حكومة سلطنة عمان وحكومة الجمهورية التونسية بشأن الخدمات

الجوية بين إقليميهما وما وراءهما، الموقع في مدينة تونس بتاريخ ٢٨ من يونيو ٢٠٢٤م،

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى

التصديق على الاتفاق المشار إليه، وفقا للصيغة المرفقة.

المادة الثانية

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

صدر في: ٢٨ من صفر سنة ١٤٤٦ هـ

الموافق: ٢ من سبتمبر سنة ٢٠٢٤ م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

اتفاق

بين حكومة سلطنة عُمان وحكومة الجمهورية التونسية

بشأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وما وراءهما

إن حكومة سلطنة عمان وحكومة الجمهورية التونسية (المشار إليهما معا فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين")؛

باعتبارهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع

من ديسمبر ١٩٤٤،

واعترافاً منهما بأهمية النقل الجوي فيما يتعلق بتعزيز العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين البلدين والحفاظ

عليها،

ورغبةً منهما في المساهمة في تقدم الطيران المدني الدولي من خلال إبرام اتفاق لإنشاء وتشغيل خدمات

النقل الجوي بين إقليميهما وما وراءهما، يحل محل الاتفاق الموقع بين حكومة سلطنة عُمان وحكومة

الجمهورية التونسية بشأن النقل الجوي المبرم في مسقط بتاريخ ١٦ من نوفمبر ١٩٨٥م،

فقد اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)

التعاريف

لغرض تطبيق هذا الاتفاق وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، يقصد بالمصطلحات التالية المعنى الموضح قرين كل منها:

١. "سلطات الطيران": بالنسبة لسلطنة عمان الهيئة العامة للطيران المدني، وبالنسبة للجمهورية التونسية وزارة النقل (الإدارة العامة للطيران المدني)، أو في كلتا الحالتين يعني أيُّ جهة أو شخص آخر مفوض بإنجاز المهام التي تمارسها السلطات المذكورة.

٢. "الطرق المبيّنة": الطرق المحددة في الملحق لهذا الاتفاق.

٣. "الخدمات المتفق عليها": الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المبيّنة في ملحق هذا الاتفاق لنقل الركاب والبضائع والبريد وفقاً للسعة المتفق عليها والمرخص بها.

٤. "اتفاق": هذا الاتفاق وملحقه وأيّ تعديلات تجرى عليهما.

٥. "الاتفاقية": اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤، وتشمل أيّ ملحق تمّ اعتماده بموجب المادة ٩٠ من تلك الاتفاقية، وأيّ تعديلات على الملاحق أو الاتفاقية بموجب المادتين ٩٠ و ٩٤ شريطة أن تكون تلك الملاحق والتعديلات نافذةً بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٦. "خدمة جوية" و"خدمة جوية دولية" و"مؤسسة نقل جوي" و"التوقف لأغراض غير تجارية" لها المعاني المنصوص عليها بالمادة ٩٦ من الاتفاقية.
٧. "التجهيزات العادية": المواد التي تستعمل على الطائرة في أثناء الرحلة بما في ذلك التجهيزات الأولية للإغاثة والإنقاذ باستثناء مجموعات الأثاث ومختلف أجزائها.
٨. "المؤسسة المعنية": أي مؤسسة نقل جوي معينة ومرخص لها وفقا للمادة ٣ (التعيين والترخيص) من هذا الاتفاق.
٩. "قطع الغيار": المواد المعدة لإصلاح أو تعويض أجزاء الطائرة بما في ذلك المحركات.
١٠. "التعرفة": أيّ أجرة أو أتعاب أو رسم لقاء نقل الركاب أو الحقائب أو البضائع أو الحقائب والبضائع والركاب معًا (باستثناء البريد) في النقل الجوي (بما في ذلك أي وسيلة أخرى للنقل تتصل بذلك)، مما تقوم بتحصيله شركات الطيران، بما في ذلك وكلائها، وكذا الشروط التي تحكم توافر تلك الأجرور أو الأتعاب أو الرسوم.
١١. "الإقليم": بالنسبة للدولة؛ له المعنى المنصوص عليه بالمادة ٢ من الاتفاقية.
١٢. "رسوم الاستخدام": الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستعمال المطار أو خدمات الملاحة الجوية أو تسهيلات أمن الطيران أو الخدمات والتسهيلات الأخرى المرتبطة بذلك.
١٣. السعة: بالنسبة للطائرة، الحمولة المسموح بها على الطائرة بأجر على الطريق الجوي أو جزء من طريق جوي. وبالنسبة للخدمة الجوية المحددة، سعة الطائرة المستعملة في تقديم تلك الخدمة مضروبة

في عدد الرحلات التي تقوم بها تلك الطائرة خلال مدة زمنية معينة على طريق جوي محدد، أو جزء من طريق جوي.

١٤. بالنسبة للجمهورية التونسية: استثمار و/أو تشغيل تعني "استغلال"، الضرائب الجمركية تعني "المعاليم الديوانية"، " اللوائح" تعني "التراتب"، " رسوم تعني "أداءات"، إضافية تعني "تكميلية".

المادة (٢)

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لتمكين المؤسسات المعنية من إنشاء وتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المبينة في الملحق المرفق بهذا الاتفاق.
٢. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع المؤسسة المعنية من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق الآتية:
 - أ. حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط.
 - ب. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.
 - ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات المتفق عليها والمحددة بملحق هذا الاتفاق، وذلك بغرض أخذ و/أو إنزال حركة جوية دولية للركاب والبضائع والبريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشكل منفصل أو مجتمع.

٣. يمكن للمؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين - بخلاف المؤسسات المعينة وفقاً للمادة 3 (التعيين والترخيص) - التمتع بالحقوق المبينة بالفقرتين ٢ (أ) و (ب) من هذه المادة.
٤. ليس في أحكام الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن اعتباره أنه يمنح للمؤسسة المعينة التابعة لطرف متعاقد الحق في أخذ أو إنزال ركاب أو البضائع أو البريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر لنقلها بمقابل بين نقاط ما في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر نفسه.

المادة (٣)

التعيين والترخيص

١. يحق لسطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين كتابة مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أيٍّ من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً.
٢. يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناءً على طلب تقدمه المؤسسة المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو المؤسسات المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير، مع مراعاة الشروط الآتية:
- أ. إذا ثبت أن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد مواطني هذا الطرف أو كلاهما.

ب. إذا ثبت أن المؤسسة حاصلة على شهادة مشغل جوي طبقاً للقوانين السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة.

ج. إذا ثبت أن المؤسسة مستوفية للشروط المنصوص عليها وفقاً للقوانين واللوائح التي تطبق عادة عند تشغيل الخطوط الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات.

د. إذا ثبت أن الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي يستجيب للمعايير المحددة في المادتين ١٦ (السلامة الجوية) و١٧ (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

٣. يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها، أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة ١٢ (الموافقة على جداول الرحلات) من هذا الاتفاق فيما يتعلق بتلك الخدمة.

المادة (٤)

رفض وتعليق وتحديد التراخيص

١. يحق لسلطات الطيران بكل طرف متعاقد أن ترفض منح الترخيص المشار إليه بالمادة ٣ (التعيين والترخيص) للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو أن تحد أو تلغي مثل هذه التراخيص أو ترفض ما تراه ملائمًا من الشروط بصورة دائمة أو مؤقتة على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في إحدى الحالات الآتية:

- أ. إذا لم تقتنع سلطات الطيران أن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف المتعاقد الآخر، أو مواطنيه، أو كلاهما.
- ب. إذا ثبت أن المؤسسة غير حاصلة على شهادة مشغل جوي طبقاً للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة، أو إذا لم تعمل هذه المؤسسة وفقاً للشروط المنصوص عليها بهذا الاتفاق.
- ج. في حالة عدم امتثال المؤسسة للقوانين واللوائح المطبقة عادة على سلطات الطيران لطرف متعاقد.
- د. إذا ثبت أن الطرف المتعاقد الآخر لم يطبق المعايير المنصوص عليها في المادتين ١٦ (السلامة الجوية) و١٧ (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

٢. ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراء فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين واللوائح المشار إليها في هذه المادة، أو ما لم تتطلب إجراءات كلٍ من السلامة الجوية أو أمن الطيران اتخاذ إجراء وفقاً

لأحكام المادتين ١٦ (السلامة الجوية) أو ١٧ (أمن الطيران) من هذا الاتفاق، فلا تُمارس الحقوق الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة إلا بعد مشاورات بين سلطات الطيران وفقاً للمادة ١٨ (المشاورات) من هذا الاتفاق.

المادة (٥)

تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات

١. تطبق قوانين ولوائح وإجراءات أيٍّ من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول الطائرات المشغلة في خدمة جوية دولية، والبقاء داخل أراضيه، والخروج منها، أو المتعلقة بعمليات الملاحة الجوية لمثل هذه الطائرات، على الطائرات التابعة للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول، أو الخروج منه أو البقاء فيه.
٢. تطبق قوانين ولوائح وإجراءات أيٍّ من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول المسافرين والأمتعة والطاقم والبضائع و البريد (بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول، والتراخيص، وأمن الطيران، والمجرة، والجوازات، والجمارك، والحجر الصحي والإجراءات الصحية، أو في حالة البريد؛ القوانين واللوائح المتعلقة بالبريد) داخل إقليميه، ومكوّثهم فيه، ومغادرتهم له بالنسبة للطائرة التابعة للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

٣. لا يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع والبريد في حالة العبور المباشر لأراضي أيّ من الطرفين المتعاقدين، وعند عدم مغادرة المنطقة المخصصة بالمطار لهذا، للمراقبة إلا في بعض الحالات الخاصة، أو تلك المتعلقة بأسباب أمنية، أو لمراقبة بسيطة للمواد المخدرة.

٤. لا يَمْنَحُ أيّ من الطرفين المتعاقدين أيّ امتياز لمؤسساته المعينة أو مؤسسات أخرى بالمقارنة مع المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها بهذه المادة.

المادة (٦)

الاعتراف بالشهادات والإجازات والتراخيص

١. يعترف كلٌّ من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر والسارية المفعول، لتشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة أن يكون منح أو اعتماد هذه الشهادات أو التراخيص مطابقاً على الأقل للمعايير الدنيا الناشئة طبقاً للاتفاقية.

٢. يحتفظ كلٌّ من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الاعتراف - بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه - بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه، أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر قصد الطيران.

٣. اذا تبين أن الامتيازات أو الشروط الخاصة بالتراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة، التي تصدرها أو تعتمد عليها سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين، لأي شخص أو مؤسسة معينة أو تصدرها فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تسمح بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب الاتفاقية، وجرى إيداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بهدف إيضاح الممارسة المعنية والوصول إلى قناعة بأن الممارسة التي هم بصدد مقبولتها لديهم، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة ٤ (رفض وتعليق وتحديد التراخيص) من هذا الاتفاق.

المادة (٧)

الرسوم/الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

١. يعني كل طرف متعاقد إلى أقصى حدٍ ممكن، على أساس المعاملة بالمثل، المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بموجب قانونه الوطني من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية وضرائب البضائع المحلية وأتعاب التفتيش وغير ذلك من الرسوم والضرائب الوطنية على الطائرات والوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الاستهلاكية والفنية وقطع الغيار، بما في ذلك المحركات ومعدات الطائرات المعتادة ومخزونات الطائرات وغير ذلك من الأصناف، مثل مخزون التذاكر المطبوعة وفواتير الشحن الجوي وأي مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة مطبوعاً عليها والملابس الرسمية وملحقاتها ومعدات المكاتب والمواد الدعائية المعتادة التي توزعها مجاناً المؤسسة المعنية بقصد استعمالها فقط فيما يتعلق بتسيير أو خدمة الطائرات التابعة للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الخدمات المتفق عليها.

٢. تُطبَّق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة بالفقرة (١) من هذه المادة، شريطة:
أ. إدخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد بواسطة المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو بالنيابة عنها.

ب. بقائها على متن الطائرة التابعة للمؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وحتى مغادرتها و/ أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.

ج. تحميلها على متن طائرة المؤسسة المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر ولغاية استعمالها على متن الطائرات المستعملة في الخدمات المتفق عليها، بغض النظر عما إذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو يتم استهلاكها كلياً أو جزئياً داخل أراضي الطرف المتعاقد المانع للإعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الأصناف في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

د. العبور المباشر بالنسبة للأمتعة والبضائع.

٣. يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها عادةً على متن الطائرة التابعة لمؤسسة معينة لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك فقط بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد. وفي هذه الحالة توضع المعدات والإمدادات تحت إشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها وفقاً للقوانين الجمركية.

٤. لا يجوز إنزال المعدات المعتادة وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) والمواد والمؤن ومدخرات الوقود وزيوت التشحيم (بما في ذلك الزيوت السائلة) والمواد الأخرى المنصوص عليها بالفقرة (١) من هذه المادة والموجودة على متن الطائرات المشغلة من طرف المؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية لهذا الطرف المتعاقد، وفي هذه الحالة توضع هذه المواد تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو يتم التصرف بها وفقاً للقوانين الجمركية وإجراءات ذلك الطرف المتعاقد.

المادة (٨)

المبادئ التي تحكم عملية تشغيل الخدمات المتفق عليها

١. يجب أن تتاح فرص عادلة ومتساوية للمؤسسات المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها، ويجب على كل طرف متعاقد أن يتخذ أي إجراء مناسب وفقاً لقوانينه بقصد تلافي كل أنواع التمييز والمنافسة غير المشروعة أو الأعمال المضرة بمصالح المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند استغلالها لحقوقها والتي لا تتماشى مع أحكام هذا الاتفاق.
٢. عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، تأخذ المؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد بعين الاعتبار مصالح المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر - بما لا يؤثر بدون وجه حق - على لتشغيل الخدمات التي تستثمرها هذه الأخيرة على كل أو جزء من نفس الطريق.
٣. يجب أن تتماشى السعة المقدمة من قبل المؤسسة أو المؤسسات المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين مع احتياجات نقل الركاب بالنسبة لكل خدمة متفق عليها، ويجب أن يكون الهدف الأول توفير نسبة سعة كافية للاستجابة للمتطلبات الجاري بها العمل والفعلية لنقل المسافرين والأمتعة والبضائع والبريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عيّنت المؤسسة.
٤. على كلا الطرفين المتعاقدين تبني كافة الإجراءات المطلوبة في إطار اختصاصاتهما لمنع أي شكل من أشكال التمييز أو ممارسات المنافسة غير العادلة التي تؤثر على القدرة التنافسية لمؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٥. على كل طرف متعاقد أن يقلل من الأعباء الإدارية ذات الصلة بمتطلبات وإجراءات الإيداع على المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر وضمان تطبيق تلك الأعباء والإجراءات على أسس خالية من التمييز.

المادة (٩)

الأنشطة التجارية

١. يُرَخَّص للمؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، وفي نطاق المعاملة بالمثل، أن تفتح مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للترويج وبيع خدمات النقل الجوي.
٢. يُرَخَّص للمؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تنتدب وتشغل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفيها الإداريين والتجاربيين والفنيين اللازمين لتوفير الخدمات المتعلقة بالنقل الجوي وفقاً للقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. ويمكن أن يكون هؤلاء الموظفين - حسب اختيار المؤسسة المعنية - من بين موظفيها من أي جنسية أو باستعمال خدمات أي منظمة أو شركة أو مؤسسة جوية تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومرخص لها للقيام بمثل هذه الأعمال في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

٣. يمنح كل طرف متعاقد المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حقّ البيع المباشر أو بواسطة وكلاء حسب اختيارها لخدمات النقل الجوي في إقليمه، ويحق لكل مؤسسة أن تبيع هذه الخدمات، ويحق لكل شخص شراؤها بعملة ذلك الطرف المتعاقد أو بعملات أخرى قابلة للتحويل بحريّة.
٤. يحق للمؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين دفع مصاريفها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر (بما فيها شراء الوقود) بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل وفقاً لأنظمة الصرف المعمول بها.
٥. يجب أن تمارس الأنشطة المنصوص عليها بالفقرات من (١) إلى (٤) من هذه المادة وفقاً لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر، ويتعهد الطرفان المتعاقدان على أن يتمّ تطبيق القوانين واللوائح والقواعد بطريقة خالية من التمييز ومنسجمة مع أغراض هذا الاتفاق.
٦. يخضع تقديم الخدمات الأرضية لطائرات المؤسسات المعينة من طرف متعاقد إلى القوانين واللوائح الجاري العمل بها لكل طرف متعاقد.
٧. بغضّ النظر عن أيّ شرط آخر في هذا الاتفاق، يُسمح للمؤسسات المعينة ومزوّدي نقل البضائع غير المباشرين التابعين لكلا الطرفين المتعاقدين استخدام أيّ نقل سطحي ذي صلة بالخدمات الجوية الدولية لنقل البضائع إلى أيّ نقاط في إقليمي الطرفين المتعاقدين أو في إقليم دولة ثالثة أو منها، شاملاً النقل من كل المطارات التي بها خدمات جمركية وإليها، ويشمل، إن كان قابلاً للتطبيق، الحق في نقل البضائع الموجودة في المستودعات الجمركية وفقاً للقوانين والأنظمة السارية. ويجب السماح بوصول تلك البضائع، سواء كانت منقولة على السطح أو جواً إلى مرافق وإجراءات التخليص الجمركي بالمطار. ويجوز للمؤسسات المعينة اختيار تنفيذ النقل السطحي بذاتها أو تنفيذه عبر ترتيبات مع

ناقلي سطح آخرين، بما فيهم النقل السطحي الذي تنفذه مؤسسات نقل جوي أخرى ومتعهدي خدمات الشحن الجوي غير المباشرين. ويجوز تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط تلك بسعر واحد يشمل النقل الجوي والسطحي معاً، شريطة عدم تضليل الشاحنين بشأن الحقائق ذات الصلة بذلك النقل.

المادة (١٠)

المشاركة بالرمز

١. يجوز لأيٍّ من المؤسسات المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية، ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.
٢. قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز، ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسؤول عن المسؤولية المدنية والأمور المتعلقة بعلاقات المسافرين والأمن والسلامة والتسهيلات، ويودع ذلك الاتفاق الذي يحدد المسؤوليات المذكورة لدى سلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.
٣. توافق سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات المشار إليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.

٤. في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مبيّعة، التأكد من أن المشتري يعلم تمامًا مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع المشتري.
٥. يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسيّر تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١١)

التعريفات

١. يسمح كل طرف متعاقد بتحديد تعريفات الخدمات الجوية من قبل كل مؤسسة معينة، على أساس الاعتبارات التجارية السائدة في السوق. ولا يطلب أيّ من الطرفين المتعاقدين من المؤسسات المعنية التشاور مع مؤسسات نقل جوي أخرى حول التعريفات التي تفرضها أو تقترح فرضها مقابل الخدمات الواردة في هذا الاتفاق.

٢. يجوز لأيّ طرف متعاقد طلب إشعار أو إيداع أيّ تعرفه ستتقاضاها المؤسسة المعنية من قبله، أو من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وتظل التعريفات سارية المفعول ما لم يتمّ رفضها لاحقاً وفقاً للفقرة (٥) من هذه المادة.

٣. يقتصر التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (٥) من هذه المادة على الآتي:

أ. حماية المستهلكين ضد التعريفات المفرطة بسبب سوء استغلال القوة السوقية.

ب. منع التعريفات الناتجة عن سلوك يؤدي فعلياً إلى منع أو تقليل المنافسة في سوق معين.

٤. يحق لكل طرف متعاقد وبصورة أحادية منع أي تعرفه تمّ إيداعها أو تتقاضاها المؤسسة المعنية من قبله.

ومع ذلك، لا يتمّ ذلك التدخل إلا إذا تبينَ لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد بأن التعريفات التي تتقاضاها المؤسسة المعنية، أو سيتمّ تقاضيها تتوافق مع أي من المعايير المنصوص عليها في الفقرة (٣) من هذه المادة.

٥. لا يحق لأيّ طرف متعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع بدء أو استمرار تعرفه مفروضة أو مقترح

فرضها من قبل المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وإذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن

أيّ تعرفه لا تنسجم مع المعايير المنصوص عليها في الفقرة (٣) من هذه المادة، جاز له أن يطلب عقد

مشاورات وإشعار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب ذلك. وتعدّد هذه المشاورات في مدة لا تزيد على

(١٤) أربعة عشر يوماً بعد استلام ذلك الطلب. وإذا لم يكن هنالك اتفاق متبادل، تدخل التعريفات

حيز التنفيذ، أو تستمر في السريان.

المادة (١٢)

الموافقة على جداول الرحلات

١. تقدم المؤسسة المعينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر الجداول المبرمجة لرحلاتها للحصول على الموافقة على جدول الرحلات قبل تشغيل الخطوط المتفق عليها بـ (٣٠) ثلاثين يوماً على الأقل، وينطبق نفس الإجراء على أي تعديل للجداول.
٢. بالنسبة للرحلات الإضافية التي ترغب المؤسسة المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في تشغيلها على الخدمات المتفق عليها خارج الجدول الزمني الذي تمت الموافقة عليه، يجب أن تطلب المؤسسة المعينة المذكورة إذناً مسبقاً من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر. وتقدم تلك الطلبات عادةً قبل حلول موعد تشغيل تلك الرحلات بـ (٧) سبعة أيام على الأقل.

المادة (١٣)

توفير المعلومات

على سلطات الطيران أن تزود أو أن تطلب من مؤسستها المعينة تزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر - بناءً على طلبها- بإحصائيات دورية أو بيانات أخرى تتعلق بالحركة الجوية المنقولة من قبل ناقلها ما بين نقاط إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقاط أخرى بالطرق المبينة والتي يمكن طلبها بصورة معقولة لمراجعة سير الخدمات المتفق عليها.

المادة (١٤)

تحويل فائض الإيرادات

يمنح كل طرف متعاقد المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق تحويل فائض الإيرادات التي تحقّقها تلك المؤسسات المعنية في إقليمها الناتج عن نقل المسافرين والأمتعة والبضائع والبريد وذلك بأيّ عملة قابلة للتحويل وفقاً لقوانين الصرف المعمول بها.

المادة (١٥)

رسوم الاستخدام

١. يعمل كل طرف متعاقد للتأكد من أن رسوم استعمال المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية المفروضة من قبل السلطات المختصة لديه على المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، عادلة ومعقولة.

٢. لا يمكن لأيّ طرف متعاقد فرض أو السماح بفرض رسوم على المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أكثر مما تدفعه مؤسسته المستثمرة لخدمات جوية دولية مماثلة والمستعملة لطائرات مماثلة ولتسهيلات وخدمات مقترنة.

المادة (١٦)

السلامة الجوية

١. يجوز لكلٍ من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أيّ وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بطاقم الطائرة أو الطائرة نفسها أو بتشغيلها، ويجب أن تتمّ تلك المشاورات في غضون (٣٠) ثلاثين يوماً ابتداءً من تاريخ تقديم هذا الطلب.

٢. بعد إجراء مثل هذا التشاور إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين أن الطرف المتعاقد الآخر لا يضمن المتابعة الفعلية لتطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة بما يفي بالقواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، يتم إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتقيد بالقواعد القياسية المذكورة، ويقوم الطرف المتعاقد الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في القيام بتصحيح الوضع في غضون (15) خمسة عشر يوماً، أو أي فترة زمنية متفق عليها، فإن ذلك يكون أساساً لتطبيق المادة ٤ (رفض وتعليق وتحديد التراخيص) من هذا الاتفاق.

٣. طبقاً للمادة ١٦ من الاتفاقية، يجوز أيضاً أن تكون أيُّ طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو بالنيابة عنها، وذلك في خط من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موضوعاً للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في إقليمه، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له في تشغيل الطائرة. وبصرف النظر عن الواجبات

المذكورة في المادة ٣٣ من الاتفاقية، فإن الهدف من هذا التفتيش هو التحقق من سلامة وثائق الطائرة ذات الصلة وإجازات الطاقم وكذلك من أن معدات الطائرة وحالتها تتوافق مع القواعد القياسية المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.

٤. عندما يكون من الضروري اتخاذ إجراء طارئ لتأمين سلامة تشغيل مؤسسة معينة، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق التعليق أو التغيير على الفور لتصريح التشغيل الخاص بمؤسسة معينة للطرف المتعاقد الآخر.

٥. يوقف أي إجراء تمّ اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عملاً بالفقرتين (٢) و (٤) من هذه المادة بمجرد انتهاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

٦. إذا تبين أن أحد الطرفين المتعاقدين ظل في حالة عدم امتثال للقواعد القياسية المعتمدة استناداً إلى الاتفاقية عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها حسب الفقرة (٢) من هذه المادة، وجب إفادة أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي بذلك. كما تجب إفادته بالحل المرضي لهذه الوضعية.

المادة (١٧)

أمن الطيران

١. يؤكد الطرفان المتعاقدان، تماشيًا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد الأفعال الناجمة عن التدخل غير المشروع يشكل جزءًا لا يتجزأ

من هذا الاتفاق. دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا بشكل خاص وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ واتفاقية قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة بالمطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها التي حُرِّرت في مونتريال في ١ مارس ١٩٩١، وكذلك ما التزم به الطرفان المتعاقدان بموجب أيّ اتفاقيات أخرى، أو بروتوكول آخر فيما يتصل بأمن الطيران المدني.

٢. يقدم كلٌّ من الطرفين المتعاقدين - عند الطلب - إلى الطرف المتعاقد الآخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات والتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، ومنع أيّ تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

٣. يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان في معاملتهما المتبادلة وفقاً لأحكام أمن الطيران والمتطلبات الفنية الموضوعية من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صيغة ملاحق الاتفاقية بقدر ما تكون تلك الأحكام سارية المفعول على الطرفين المتعاقدين. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يُلزمًا مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لتلك الأحكام الأمنية.

٤. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام هؤلاء المشغلين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها بالفقرة (٣) من هذه المادة، والتي يفرضها الطرف المتعاقد بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد أو أثناء التواجد فيه أو مغادرته، وعلى كل طرف متعاقد التأكد من التطبيق الفعلي للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات، وأن يفحص الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والأمتعة والبضائع ومؤونة الطائرات قبل وأثناء الصعود أو الشحن. ويوافق كل طرف متعاقد على دراسة أي طلب بروج إيجابية يقدم من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض اتخاذ إجراءات خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.
٥. حين يقع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها، والمطارات أو التجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، يتعاون الطرفان المتعاقدان على تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الأخرى الملائمة التي تهدف إلى إنهاء هذا الحادث، أو التهديد بسرعة وأمان.

المادة (١٨)

المشاورات

١. يجوز لأي طرف متعاقد، في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ، أو تعديل هذا الاتفاق.

٢. تتم هذه المشاورات عبر المباحثات أو بالمراسلة في غضون (٦٠) ستين يومًا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لطلب المشاورات، إلا إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (١٩)

تعديل الاتفاق

١. إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أيّ مادة من هذا الاتفاق فإن هذا التعديل يتم وفقًا لأحكام المادة ١٨ (المشاورات) من هذا الاتفاق، ويدخل حيز التنفيذ وفقًا للإجراءات ذاتها المنصوص عليها في المادة ٢٣ (الدخول حيز التنفيذ) من هذا الاتفاق.
٢. بصرف النظر عن أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، يمكن أن تتفق سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مباشرة على تعديلات ملحق هذا الاتفاق. على أن تطبق هذه التعديلات من التاريخ الذي يُتفق عليه بين سلطات الطيران بكلا الطرفين المتعاقدين، وتدخل حيز التنفيذ عند تأكيدها بالطرق الدبلوماسية.
٣. يعتبر هذا الاتفاق قابلاً للتعديل تلقائيًا بأحكام أيّ اتفاقية دولية أو إقليمية متعددة الأطراف قد ينضمّ إليها الطرفان المتعاقدان.

المادة (٢٠)

تسوية الخلافات

١. إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يتم تسويته من خلال المشاورات أو المفاوضات بين سلطات الطيران في كلا البلدين.

٢. إذا لم تتوصل سلطات الطيران إلى تسوية النزاع عن طريق المفاوضات، يسوّى النزاع من خلال القنوات الدبلوماسية.

٣. إذا لم تتمّ التسوية وفق الفقرة (١) أو (٢) من هذه المادة، يعرض الخلاف - بناءً على طلب أحد الطرفين المتعاقدين - على هيئة تحكيم تتكون من (٣) ثلاثة محكمين، يتمّ تشكيلها على النحو الآتي:
أ. يعين كلٌّ من الطرفين المتعاقدين محكمًا (١) واحدًا، ويُعيّن المحكم الثالث باتفاق بين المحكمين المعيّنين، ويرأس هذا الأخير الهيئة التحكيمية.

يجب على كلٍّ من الطرفين المتعاقدين تعيين محكمها خلال فترة (٦٠) ستين يومًا اعتبارًا من تاريخ استلام التبليغ من أيّ طرف متعاقد إلى الطرف المتعاقد الآخر بواسطة الطرق الدبلوماسية طالبًا التحكيم في النزاع من طرف الهيئة التحكيمية. ويعين المحكم الثالث، الذي يكون من رعايا دولة ثالثة، خلال فترة أقصاها (٦٠) ستون يومًا أخرى.

ب. إذا لم يتمكن أحد الطرفين المتعاقدين من تعيين محكم خلال المدة المبينة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث في أثناء الفترة المبينة، فيمكن لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي - بطلب أيّ من

الطرفين المتعاقدين - تعيين محكم أو محكمين حسبما تقتضيه الحاجة. وعندما يكون للرئيس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين يمكن لنائبه أن يقوم بهذه المهمة. في هذه الحالة، يجب ألا يكون للمحكم أو المحكمين المعيّنين من طرف الرئيس المذكور أو نائبه، حسبما تقتضيه الحاجة، جنسية الدول المعنية بهذا الاتفاق، أو لهم فيها مقر إقامتهم الدائمة.

٤. يتحتم على الهيئة التحكيمية تحديد أصول التحكيم ووضع إجراءاتها وفقاً لهذا الاتفاق.

٥. يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي التكاليف الوقتية للتحكيم شريطة القرار النهائي لهذه الهيئة التحكيمية.

٦. يمثل الطرفان المتعاقدان إلى أي حكم مؤقت و/ أو قرار نهائي لهذه الهيئة التحكيمية.

٧. إذا لم يمثل أيٌّ من الطرفين المتعاقدين، إلى القرار المنصوص عليه بالفقرة (٦) من هذه المادة، فإن الطرف المتعاقد الآخر يمكنه تقليص أو تعليق أو إلغاء كلِّ الحقوق والامتيازات التي منحت بواسطة هذا الاتفاق إلى الطرف المتعاقد الميخّل.

المادة (٢١)

تسجيل الاتفاق وتعديلاته

يُسجّل هذا الاتفاق وأيّ تعديلات لاحقة تطرأ عليه من أيّ من الطرفين المتعاقدين لدى منظمة الطيران

المدني الدولي.

المادة (٢٢)

إنهاء الاتفاق

١. بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين في أيِّ وقت أن يشعر كتابياً وبالطرق الدبلوماسية الطرف المتعاقد الآخر بقراره إنهاء هذا الاتفاق. ويبلغ هذا الإشعار في آن واحد إلى منظمة الطيران المدني الدولي، على أن ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد (١) سنة واحدة من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر الإشعار.
٢. في غياب الإعلام باستلام الإشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يُعتبر الإشعار مسلماً بعد انقضاء (١٤) أربعة عشرة يوماً من تاريخ استلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٣)

الدخول حيز التنفيذ

١. يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ من تاريخ تبادل الطرفين المتعاقدين للإشعارات المتعلقة بإتمام

الإجراءات القانونية الداخلية اللازمة لدخولها حيز التنفيذ وذلك عبر الطرق الدبلوماسية.

٢. عند دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يحل محل الاتفاق الموقع بين حكومة سلطنة عُمان وحكومة

الجمهورية التونسية بشأن النقل الجوي المبرم في مسقط بتاريخ ١٦ من نوفمبر ١٩٨٥ م.

وإثباتاً لما تقدم، فإن الموقعين - بناءً على التفويض المعطى لكلٍ منهما من قبل حكومتيهما - قد وقعا

على هذا الاتفاق.

حُرِّر في تونس بتاريخ ٢٨ يونيو ٢٠٢٤ من نسختين أصليتين باللغة العربية، لكلٍ منهما ذات الحجية

القانونية.

عن حكومة

الجمهورية التونسية

عن حكومة

سلطنة عُمان

ملحق

جدول الطرق

١. الطرق الجوية المشغلة من قبل المؤسسات المعنية من قبل سلطنة عمان:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط في ما وراء
أية نقاط في سلطنة عمان	أي نقاط	أي نقاط في الجمهورية التونسية	أي نقاط

٢. الطرق الجوية المشغلة من قبل المؤسسات المعنية من قبل الجمهورية التونسية:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط في ما وراء
أي نقاط في الجمهورية التونسية	أي نقاط	أي نقاط في سلطنة عمان	أي نقاط

٣. ملاحظات تتعلق بالطرق الجوية المشغلة من طرف المؤسسات المعنية:

- يمكن إلغاء أي نقطة على الطرق المشار إليها أعلاه على كل أو جزء من الرحلات حسب اختيار مؤسسة النقل الجوي شريطة أن تبدأ أو تنتهي الخدمات في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.
- يسمح للمؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين بتشغيل رحلات عارضة طبقاً للأنظمة واللوائح المعمول بها لدى الطرفين المتعاقدين.