مرســـوم ســـلطاني

رقـم ٣٥ / ٢٠٢٤

بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة

نحـن هيثـم بـن طـارق سلطـان عمـان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة، الموقعة في دار السلام بتاريخ ١٦ من يوليو ٢٠٢٤م،

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنـا بمـا هـو آت

المـادة الأولـى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها، وفقا للصيغة المرفقة.

المـادة الثانيـة

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

صـدر في: ٢٨ من صفـــر سنة ١٤٤٦هـ

الموافـق: ٢ من سبتمبـر سنة ٢٠٢٤م

هيثـم بن طـارق

سـلطان عمـان

اتفاقية الخدمات الجوية

بين حكومة سلطنة عُمان

وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة، المشار إليهما فيما بعد بـــ "الطرفين المتعاقدين"، باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي، التي فُتِحَ باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م، وفي ضوء توقيعهما اتفاقية ثنائية للخدمات الجوية بتاريخ ١٦ مايو ١٩٨٢، ورغبة منهما في إبرام اتفاقية ثنائية جديدة بغرض إقامة خدمات جوية بين إقليميهما، وما وراءهما، لتحل محل الاتفاقية الموقعة في ١٩٨٢م،

قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)

التعاريف

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

(أ) يقصد بمصطلح "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤م، وتشمل أيَّ ملحق يعتمد بموجب المادة (٩٠) من تلك المعاهدة، وأيَّ تعديل للملاحق، أو المعاهدة بموجب المادتين (٩٠) و(٩٤) من المعاهدة؛ بالقدر الذي تكون هذه الملاحق والتعديلات قد تَمَّ التصديق عليها، أو أصبحت سارية لكلا الطرفين المتعاقدين.

(ب)يقصد بمصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان، هيئة الطيران المدني، وأيّ شخص، أو جهة مفوضة بإنجاز أيّ من الصلاحيات المنوطة حاليا من قِبَل الهيئة سالفة الذكر، أو صلاحيات مماثلة. وبالنسبة لحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة، هيئة تنزانيا للطيران المدني، وأيّ

شخص، أو هيئة يخول ممارسة الصلاحيات المنوطة حاليا بالسلطة المذكورة، أو صلاحيات مماثلة.

(ج) يقصد بمصطلح "شركات الطيران المعينة" شركات الطيران التي تَمَّ تعيينها وترخيصها وفقا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.

(د) يقصد بمصطلح "إقليم" بالنسبة للدولة، المعنى المبين في المادة (٢) من المعاهدة.

(هـ) يقصد بمصطلحات "خدمة جوية" و "خدمة جوية دولية" و"شركات طيران" و"التوقف لغير أغراض الحركة الجوية" المعاني المقررة لها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

(و) يقصد بمصطلح "السعة" بالنسبة لطائرة، السعة المحققة للإيراد والمتاحة لتلك الطائرة على طريق ما أو جزء منه.

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

(ح) يقصد بمصطلح "التعرفة" الأسعار التي ينبغي دفعها، مقابل نقل الركاب والحمولة والشروط التي تطبق هذه الأسعار بموجبها، ويشمل الأسعار والشروط الخاصة بالوكالات والخدمات المساعدة الأخرى، ولكن باستثناء أجور وشروط نقل البريد.

(ط) يقصد بمصطلح "جدول الطرق" جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية وأيُّ تعديلات تدخل عليه يتم الاتفاق عليها وفقا لأحكام المادة (٢١) من هذه الاتفاقية.

(ي) يقصد بمصطلح " الاتفاقية "هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها، وأيّ بروتوكولات، أو وثائق مماثلة تُعدل هذه الاتفاقية، أو الملحق.

(ك) يقصد بمصطلح "رسوم المستخدم" الرسوم المفروضة على شركات الطيران لتوفير مرافق، أو خدمات المطارات أو الملاحة الجوية أو أمن الطيران، بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات الصلة.

المادة (٢)

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض إقامة وتشـــغيل خدمات جوية دولية مجدولة على الطرق المحددة في جداول الطرق المحددة في هذه الاتفاقية، ويُطلق على هذه الخدمات والطرق فيما بعد بـــ "الخدمات المتفق عليها "و "الطرق المحددة "على التوالي، وتتمتع شـركات الطيران المعينة من قِبَل كل طرف متعاقد، عند تشغيل الخدمة المتفق عليها على طريق محدد، بالحقوق الآتية:

(أ) التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(ب)التوقف لغير أغراض الحركة الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(ج) أخذ وإنزال الركاب، والحمولة، والبريد في أيّ نقطة على الطرق المحددة، وفقا للأحكام الواردة في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية.

٢. ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يمكن اعتباره أنه يمنح شركات الطيران المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ميزة التحميل، والتنزيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للركاب، أو الحمولة، أو البريد المحمول مقابل تعويض، أو بالأجر، إذا كانت متجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٣)

تعيين شركات الطيران

١. يحقُّ لكلّ من الطرفين المتعاقدين أن يعيّن بالكتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر، شركة طيران واحدة أو أكثر، لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

٢. عند تسلم أيّ تعيين، يتوجَّب على الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و(٤) من هذه المادة، منح شركات الطيران المعينة تراخيص التشغيل اللازمة دون تأخير.

٣. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة لتحقيق الشروط المقررة بموجب القوانين واللوائح التي تطبق عادة، وعلى نحو معقول على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قِبَل هذه السلطات وفقا لأحكام المعاهدة.

٤. يحق لكلّ من الطرفين المتعاقدين أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، أو أن يفرض تلك الشروط التي قد يعتبرها ضرورية لممارسة شركة الطيران المعينة للحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية، في حال لا يكون ذلك الطرف المتعاقد مقتنعا بأن المكان الرئيسي للأعمال والرقابة التنظيمية الفعالة، وأن الملكية الجوهرية والتحكم الفعلي لشركة الطيران تكمن لدى الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران أو لدى مواطنيه.

٥. عندما يتمُّ تعيين وترخيص شركة الطيران على هذا النحو، يجوز لها البدء في أيّ وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون هنالك تعرفة موضوعة وفقا لأحكام المادة (١١) من هذه الاتفاقية، مطبقة بالنسبة إلى تلك الخدمة.

المادة (٤)

إلغاء أو تعليق العمل بتراخيص التشغيل

١. يحق لكلِّ طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل، أو تعليق ممارسة الحقوق المقررة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية من قبل شـــركة الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض هذه الشروط، بما تراه ضروريا على ممارسة هذه الحقوق:

(أ) في حالة عدم الاقتناع بأن الملكية الجوهرية والرقابة التنظيمية الفعالة لشـــركات الطيران المعينة تكمن في الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران أو مواطني الطرف المعيّن لشركة الطيران، أو بأن مكان العمل الرئيسي، والرقابة التنظيمية الفعّالة لشركة الطيران المعينة تكمن في إقليم الطرف المعين لشركة الطيران.

(ب)في حالة إخفاق شـــركة الطيران تلك في الامتثال بقوانين، أو لوائح الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق.

(ج) في حالة إخفاق شركة الطيران في التشغيل وفقا للشروط المقررة بموجب هذه الاتفاقية.

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

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

المادة (٥)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. تعفى الطائرات المشـــغلة على الخدمات المتفق عليها من قبل شـــركات الطيران المعينة لأيّ من الطرفين المتعاقدين، وكذلك معداتها المعتادة وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) وإمدادات الوقود، ومخازن الطائرات (بما في ذلك على سـبيل المثال لا الحصـر المواد مثل الأغذية والمشـروبات والتبغ وغيره من المنتجات للبيع أو للاســـتخدام من قبل الركاب خلال الرحلة) على متن هذه الطائرة تُعفَى من الرسـوم الجمركية وغيرها من الرسـوم أو الضـرائب المفروضـة عند وصـولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر وفقا للقوانين واللوائح الوطنية، بشـــرط أن تبقى المعدات واللوازم على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها.

٢. إمدادات الوقود وقطع الغيار والمعدات المعتادة للطائرات ومخازن الطائرات التي يتمُّ إدخالها إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواســـطة أو بالنيابة عن شـــركات الطيران المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، أو على متن الطائرة التي تشغلها شركات الطيران المعينة تلك، وتهدف فقط إلى الاستخدام في تشـغيل الخدمات الدولية، تُعفَى من جميع الرسـوم، بما في ذلك الرسـوم الجمركية، وغيرها من الرســوم والضـــرائب المفروضـــة في إقليم ذلك الطرف المتعاقد، وفقا لقوانينه الوطنية، حتى عندما تكون هذه اللوازم المســتخدمة في أجزاء الرحلة المشـــغلة على إقليم الطرف المتعاقد التي يتمُّ نقلها عليها. يجوز إخضـــاع المواد المشـــار إليها أعلاه للإشـــراف أو الرقابة الجمركية حتى وقت إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقا للوائح والإجراءات الجمركية.

٣. يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جوّا وقطع الغيار ومخازن الطائرات وإمدادات الوقود المحتفظ بها على متن طائرة أيّ من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والذي قد يتطلب وضع هذه المواد تحت إشرافهم حتى وقت إعادة تصديرها، أو التصرف بها وفقا للوائح الجمركية.

٤. تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متاحة أيضا في الحالات التي تكون فيها شركات الطيران المعينة لأيّ من الطرفين المتعاقدين قد أبرمت ترتيبات مع شـــركة طيران أخرى للإعارة أو التحويل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للمعدات المعتادة والمواد الأخرى المشـــار إليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة، شريطة أن يتمّ تعيين شركة الطيران هذه.

المادة (٦)

تطبيق القوانين واللوائح

١. تطبق قوانين ولوائح كلّ من الطرفين المتعاقدين على ملاحة وتشـــغيل طائرات شـــركات الطيران المعينة من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين في أثناء الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو البقاء فيه، أو المغادرة منه، أو العبور فوقه.

٢. تطبق قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بوصـــول ومغادرة الركاب وطاقم الطائرة والحمولة والبريد إلى ومن إقليمه (لا ســـيما اللوائح المتعلقة بجوازات الســـفر، والجمارك، والعملة، وإجراءات الصـــحة والحجر الصـــحي) على الركاب وطاقم الطائرة والحمولة عند الوصـــول إلى والمغادرة من إقليم أحدِ الطرفين المتعاقدين على طائرات شـــركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر.

٣. تمتثل شـــركات الطيران المعينة من قِبَل كلّ من الطرفين المتعاقدين بقوانين الطرف الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى أراضيها، أو إخراجها منها، وذلك في أثناء دخول، أو وجود، أو مغادرة طائراتها إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

المادة (٧)

المبادئ الحاكمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها

١. يجب أن تكون هنالك فرصة عادلة ومتساوية لشركات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

٢. في تشغيل الخدمات المتفق عليها، يجب على شركات الطيران المعينة من قِبَل كل من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر- دون وجه حق- على الخدمات التي يقدِّمها الأخير على كلّ أو جزء من الطريق نفسه.

٣. يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها التي تقدمها شركة الطيران المعينة من قِبَل كلّ من الطرفين المتعاقدين على علاقة وثيقة باشتراطات النقل العام على الطرق المحددة، وأن يكون هدفها الأساسي توفيرَ بعامل حمولة معقول سعةٍ كافية لاستيفاء الاشتراطات الحالية، والمعقول توقعُها لنقل الركاب والحمولة بما في ذلك البريد الصادر من، أو المتوجه إلى، إقليم الطرف المتعاقد الذي عَيَّنَ شركات الطيران. يجب توفير حمل الركاب والحمولة بما في ذلك البريد الذين يتمُّ حملهم وتنزيلهم عند نقاط على الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى غير تلك التي عيَّنت شركات الطيران وفقا للمبادئ العامة بأن السعة يجب أن تكون مرتبطة بالآتي:

(أ) متطلبات الحركة الجوية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عيَّن شركات الطيران.

(ب)متطلبات الحركة الجوية في المنطقة التي تعبر خلالها الخدمات المتفق عليها، وذلك بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى المقامة من قِبَل شركة الطيران في الدول التي تشكل المنطقة.

(ج) متطلبات تشغيل شركات الطيران العابرة.

المادة (٨)

ممثِلو شركات الطيران

١. يمنح كلُّ طرف متعاقد شركاتِ الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر، على أساس المعاملة بالمثل، الحقَّ في الاحتفاظ بمكاتب وموظفين إداريين وتجاريين وفنيين مختارين من بين مواطني أيّ من الطرفين المتعاقدين أو كليهما حسب الضرورة لمتطلبات أيّ شركة طيران معينة على النقاط المحددة في جدول الطرق في إقليمه.

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

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

٤. يقدّم عدد هؤلاء الموظفين، الذي وضع بالاتفاق بين شركات الطيران المعينة، للموافقة عليه من السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين.

٥. يقدم كلُّ طرف متعاقد أيَّ مساعدة ضرورية للمكاتب، والموظفين المذكورين.

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

٧. يحق لشركات الطيران المعينة لكلِّ طرف متعاقد أن تبيع، وتكون لأيّ شخص الحرية في شراء هذا النقل بالعملة المحلية، أو أيّ عملة أخرى قابلة للتحويل الحر.

٨. يحق لشـــركات الطيران المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تدفع النفقات المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية، أو شـــريطة أن يكون ذلك وفقا لأنظمة العملة المحلية بعملات قابلة للتحويل الحر.

المادة (٩)

الموافقة على الجداول

يجب على شـركات الطيران المعينة لكلِّ طرف متعاقد أن تعرض على سـلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يوما قبل بدء تسـيير الخدمات على الطرق المحددة، وقبل كلِّ موسم مرور، جداول الرحلات متضمنة أنواع الطائرات المراد استخدامها. وينطبق ذلك أيضا على التغييرات اللاحقة. ويجوز تخفيض هذه الفترة في حالات خاصـــة، بناء على موافقة الســـلطات المذكورة.

المادة (١٠)

الترتيبات التعاونية

١. عند تشـــغيل، أو تعليق الخدمات المرخص بها على الطرق المتفق عليها، يجوز لأيِّ شـــركة طيران معيّنة تابعة لطرف متعاقد الدخول في ترتيبات تسـويق تعاونية مثل مشـروع مشـترك أو مسـاحة محظورة أو ترتيبات لمشاركة الرمز، مع:

(أ) شركة طيران أو شركات طيران لأيّ من الطرفين المتعاقدين.

(ب) شركة طيران أو شركات طيران لبلد ثالث.

شرط أن يكون لدى جميع شركات الطيران في مثل هذه الترتيبات (١) السلطة المناسبة، و (٢) تلبية المتطلبات المطبقة عادة على هذه الترتيبات.

٢. يتفق الطرفان المتعاقدان على اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان إعلام المستهلكين وحمايتهم بالكامل فيما يتعلق بالرحلات الجوية المشتركة برمز والتي تعمل من أو إلى إقليمهم، وأن يتمَّ تزويد المسافرين على الأقل، بالمعلومات اللازمة فيما يأتي:

(أ) شفهيا، وإن أمكن، كتابة في وقت الحجز.

(ب) في شكل مكتوب، على التذكرة نفسها أو، إن لم يكن ذلك ممكنا، في وثيقة الرحلة المصاحبة للتذكرة أو على أيِّ مستند آخر يحل محل التذكرة، مثل تأكيد مكتوب، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بمن يجب الاتصال به في حالة مشكلة وإشارة واضحة إلى أيِّ شركة طيران مسؤولة في حالة حدوث ضرر أو حادث.

(ج) شفهيا مرة أخرى، من قِبَل موظفي شركة الطيران في جميع مراحل الرحلة.

٣. يتعين على شركات الطيران أن تقدم للموافقة على أيِّ ترتيب تعاوني مقترح مع سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين قبل (٣٠) ثلاثين يوما على الأقل قبل تقديمه المقترح.

المادة (١١)

التعرفات

١. يسمح كل طرف متعاقد لكل شركة طيران بتحديد التعرفات الخاصة بها لنقل الحركة الجوية.

٢. ما لم يكن مطلوبا من قبل القوانين واللوائح الوطنية، لا يُطلب تقديم التعرفات المفروضة من قبل شركات الطيران إلى سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين.

٣. في حالة عدم رضا أي من سلطات الطيران بالتعرفة المقترحة أو السارية لشركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، تسعى سلطات الطيران إلى تسوية الأمر من خلال المشاورات، إذا طلبت أي من سلطات الطيران ذلك، وعلى أي حال، لا يجوز لسلطة الطيران لدى الطرف

المتعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع بدء سريان أو استمرار التعرفة لشركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١٢)

تبادل المعلومات

١. يتعيَّن على كلِّ طرف متعاقد أن يتسبب في قيام شركة الطيران المعينة من قِبَله بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر، مقدَّما بقدر ما هو عملي، بنسخ من التعرفات والجداول الزمنية، بما في ذلك أيُّ تعديل عليها وكافة المعلومات الأخرى ذات الصلة المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالسعة المقدمة على كلّ من الطرق المحددة، وأيّ معلومات إضافية قد تكون مطلوبة لإرضاء سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بأن متطلبات هذه الاتفاقية تتمُّ مراعاتها على النحو الواجب.

٢. يتعين على كلِّ طرف متعاقد أن يتسبب في قيام شركة الطيران المعينة من قِبَله بتزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بإحصائيات متعلقة بالحركة الجوية المحمولة على الخدمات المتفق عليها مبينة فيها نقاطَ الصعودِ، والنزول.

٣. مع مراعاة تنفيذ الفقرتين (١) و،(٢) أعلاه، فإن سلطات الطيران ملزمة بضمان سرية المعلومات المقدمة من شركات الطيران المعينة.

المادة (١٣)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والتراخيص الصادرة أو المعترف بسريانها لدى أحد الطرفين المتعاقدين، والتي لا تزال نافذة، يعترف بسريانها من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الطرق والخدمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تَمَّ الإصدار أو الاعتراف بهذه الشهادات أو التراخيص تعادل أو تفوق المعايير الأدنى التي أعدت أو يمكن أن تعد

بموجب المعاهدة. ومع ذلك، يحتفظ كلُّ طرف متعاقد بالحقِ في رفض الاعتراف-لغرض الرحلات الجوية فوق إقليمه- بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه، أو المعترف بسريانها لهم من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر، أو من قِبَل أيّ دولة أخرى.

المادة (١٤)

السلامة الجوية

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

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

٣. طبقا للمادة (١٦) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضا أن أيّ طائرة مشغلة من قبلْ، أو نيابة عن شركة طيران تابعة لأحد الطرفين على خدمات إلى أو من إقليم الطرف الآخر، وفي أثناء الوجود في إقليم الطرف الآخر، فإنه يجوز أن تخضع لفحص من قِبَل الممثلين المفوضين من الطرف الآخر، شريطة ألا يتسبب هذا في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرات. وبغضّ النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة (٣٣) من المعاهدة والمادة (١٢) من هذه الاتفاقية، فإن الغرض من هذا الفحص هو التحقق من سريان وثائق الطائرة ذات الصلة، وتراخيص

طاقمها، وأن معدات الطائرة وحالة الطائرة تتفق مع المعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة.

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

٥. يوقف أيُّ إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقا للفقرة (٤) أعلاه، حال انتهاء سبب اتخاذ ذلك الإجراء.

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

المادة (١٥)

أمن الطيران

١. بما يتفق مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما لبعضهما بعضا لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة يشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد عمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي. يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمتثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات ، الموقّعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقّعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع أعمال العنف غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقّعة في مونتريال في ٢٣سبتمبر ١٩٧١م، و بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة بالمطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقّع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م، ومعاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، الموقعة في

مونتريال في ١ مارس ١٩٩١م، وأيّ اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تنظم أمن الطيران المدني، وتكون ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٢. يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل ما يلزم من مساعدة لبعضهما بعضا لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضدّ سلامة هذه الطائرات، وركابها وطاقمها، والمطارات، ومرافق الملاحة الجوّية، وأيّ تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

٣. يعمل الطرفان المتعاقدان، في علاقاتهما المتبادلة، بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران المعدة من قِبَل منظمة الطيران المدني الدولي، ووضعت كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي، بالقدر الذي تكون به أحكام الأمن هذه مطبقة على الطرفين المتعاقدين، ويتطلب أن يعمل مشغلو الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلو الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغّلو المطارات في إقليميهما بالعمل بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران هذه.

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

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

المادة (١٦)

تحويل الإيرادات

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

المادة (١٧)

رسوم المستخدم

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

المادة (١٨)

المشاورات

١. بروح التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مع بعضهما بعضا من وقت لآخر، وذلك من منظور ضمان التطبيق والامتثال المرضي لأحكام هذه الاتفاقية والجداول الملحقة بها، كما تتشاور عند الضرورة لتقديم أيّ تعديل عليها.

٢. يجوز لأيّ من الطرفين المتعاقدين أن يطلب مشاورة كتابة، والتي يجب أن تبدأ خلال (٦٠) ستين يوما من تاريخ تسلّم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة.

المادة (١٩)

تسوية المنازعات

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

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

٣. باستثناء ما هو منصوص عليه فيما بعد في هذه المادة، أو خلاف ذلك كما هو متفق عليه من قِبَل الطرفين المتعاقدين، تحدِّد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها القضائية وفقا لهذه الاتفاقية، وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها. بناء على طلب من هيئة التحكيم، أو بناء على طلب أيّ من الطرفين المتعاقدين، يعقد مؤتمر لتحديد المسائل التي يتعيّن التحكيم فيها، والإجراءات المحددة الواجب اتباعُها في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يوما بعد تشكيل هيئة التحكيم بالكامل.

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

٥. تحاول هيئة التحكيم إعطاء قرارها كتابة خلال (٣٠) ثلاثين يوما بعد انتهاء الجلسة، أو إذا لم تعقد جلسة بعد (٣٠) ثلاثين يوما من تاريخ تقديم كلا الرَّدَّيْنِ، ويتخذ القرار بأغلبية الأصوات.

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

٧. يكون قرار هيئة التحكيم ملزما لكلا الطرفين المتعاقدين.

٨. يتحمل كلّ من الطرفين المتعاقدين تكاليف المحكم المعين من قِبَله. ويتقاسم الطرفان المتعاقدان مناصفة التكاليف الأخرى لهيئة التحكيم.

المادة (٢٠)

المعاهدات المتعددة الأطراف

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

المادة (٢١)

التعديلات

١. إذا اعتبر أيّ من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب تعديل أيّ حكم من هذه الاتفاقية بما في ذلك جدول الطرق، الذي يعتبر جزءا من الاتفاقية، فإنه يجب طلب المشـــاورات وفقا للمادة (١٨) من هذه الاتفاقية، ويمكن أن تتمَّ هذه المشاورات عن طريق تبادل الاتصالات.

٢. إذا كان التعديل يتعلق بأحكام الاتفاقية بخلاف جدول الطرق، فيتعين الموافقة على التعديل من قِبَل كلّ من الطرفين المتعاقدين وفقا لإجراءاته القانونية، ويصـــبح نافذا عند تأكيده بتبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية.

٣. إذا كان التعديل يتعلق فقط بأحكام جدول الطرق، يتمُّ الاتفاق عليه بين ســلطات الطيران لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين، يدخل هذا التعديل حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليه من قِبَل ســلطات الطيران لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين.

المادة (٢٢)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجَّل الاتفاقية الحالية، وأيُّ تعديلات تدخل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٣)

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأيّ من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره لإنهاء هذه الاتفاقية، ويتمُّ إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة، تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثني عشـــر شـــهرا من تاريخ تســـلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يســـحب إخطار الإنهاء بالتوافق قبل انتهاء هذه الفترة، وفي غياب إقرار التســـليم من قبل الطرف المتعاقد الآخر يعتبر الإخطار مســـلما بعد (١٤) أربعة عشـــر يوما من تســـلم منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة (٢٤)

سريان المفعول

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد تبادل المذكرات الدبلوماسية المؤكدة بأن كل طرف متعاقد قد أكمل إجراءاته القانونية اللازمة. عند دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، يتم إنهاء اتفاقية خدمات النقل الجوي بين سلطنة عُمان وجمهورية تنزانيا المتحدة المبرمة في ١٦ من مايو ١٩٨٢م.

وإثباتا لذلك، فإن الموقعين أدناه، بناء على التفويض المعطى لكلّ منهما من قِبَل حكومته، قد وقّعا على هذه الاتفاقية.

حُرِّرَتْ هذه الاتفاقية في يوم الثلاثاء، الموافق ١٦ من يوليو ٢٠٢٤م، في مدينة دار السلام، تنزانيا، من نسختين باللغتين العربية، والإنجليزية، ولكلّ منهما ذات الحجية.

عن حكومة	**عن حكومة**
سلطنة عُمان	**جمهورية تنزانيا المتحدة**
المهندس / نايف بن علي بن حمد العبري	**البروفسور / ماكامي مباراوا**
رئيس هيئة الطيران المدني	**وزير النقل التنزاني**

الملحق

جدول الطرق (١)

١. الطرق المشغلة من قِبَل شركات الطيران المعينة لحكومة سلطنة عُمان:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في سلطنة عُمان	أيّ نقاط	دار السلام، كلمنجارو زنجبار	أيّ نقاط

٢. يجوز لشركات الطيران المعينة لدى حكومة سلطنة عُمان في جميع أو أيّ من الرحلات الجوية، أن تتخطى الهبوط في أيّ من النقاط الواردة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود (١).

٣. سينظر في ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة للمسافرين على أساس كل حالة على حدة. لا يجوز فرض قيود على ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة للحمولة.

جدول الطرق (٢)

١. الطرق المشغلة من قِبَل شركات الطيران المعينة لحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في تنزانيا	أيّ نقاط	نقاط في سلطنة عُمان مسقط ، صلالة، صحار	أيّ نقاط

٢. يحق لشـــركات الطيران المعينة لدى حكومة جمهورية تنزانيا المتحدة، في جميع أو أيّ من الرحلات الجوية، أن تتخطى الهبوط في أيّ من النقاط الواردة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها لهذه الطرق من نقطة في العمود (١).

٣. سينظر في ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة للمسافرين على أساس كل حالة على حدة. لا يجوز فرض قيود على ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة للحمولة.

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the United Republic of Tanzania, hereinafter referred to as the "Contracting Parties", being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, having signed a bilateral Air Services Agreement on 16 May 1982, and desiring to conclude a new bilateral agreement for the purpose of establishing Air Services between and beyond their respective territories to replace the 1982 agreement;
Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof; insofar as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.

(b) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions; and in the case of the Government of the United Republic of Tanzania, the minister responsible for civil aviation matters) and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions.

(c) The term "Designated Airlines" means Airlines, which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.

(d) The term "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

(e) The terms "Air Service", "International Air Service", "Airlines" and "Stop for Non-Traffic Purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

(f) The term "Capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route.

(g) The term "Capacity" in relation to Agreed Services as defined in Article 2, means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

(h) The term "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(i) The term "Route Schedule" means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.

(j) The term "Agreement" means this agreement, the annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

(k) The term "User Charges" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled International Air Services over the routes specified in the Route Schedule attached to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called the "Agreed Services" and the "Specified Routes" respectively. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an Agreed Service on a Specified Route, the following rights:

   (a) to fly without landing across the Territory of the other Contracting Party;

   (b) to make Stops for Non-Traffic Purposes in the Territory of the other Contracting Party; and

   (c) to take on and to put down passengers, cargo and mail at any point on the Specified Routes subject to the provisions contained in the Route Schedule attached to this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of one Contracting Party the privilege of uplift and discharge, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire when destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to the Airlines designated the necessary operating authorizations without delay.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the Airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such Authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated Airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the principal place of business and effective regulatory control and substantial ownership and effective control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in its nationals.

5. When an Airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the Agreed Services, provided that a Tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4

Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an Airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where it is not satisfied that the substantial ownership and effective regulatory control of Designated Airlines are vested in the Contracting Party designating the Airline or nationals of the Contracting Party designating the Airline, or that the principal place of business and effective regulatory control of the Designated Airline is in the Territory of the Contracting Party designating the Airline;

(b) in the case of failure by that Airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(c) in the case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 of this Agreement shall not be prejudiced.

Article 5

Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft operated on Agreed Services by the Designated Airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) on board such aircraft shall be exempt from customs duties and other duties or taxes on arriving in the Territory of the other Contracting Party in accordance with national laws and regulations, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuel, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airlines of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airlines and intended solely for use in the operation of international services, shall be exempt from all duties, including customs duties, and other duties and taxes imposed in the Territory of that Contracting Party, in accordance with its national laws, even when these supplies are to be used on parts of the journey

performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations and procedures.

3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided in this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another Airline, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided that such Airline is designated.

Article 6

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the Airlines designated by one Contracting Party during entry into, stay in, departure from and flight over the Territory of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in, or departure from its Territory of, passengers, crews, cargo and mail (in particular, regulations regarding passports, customs, currency and medical and quarantine formalities) shall be applicable to passengers, crews and cargo arriving in, or departing from the Territory of one Contracting Party in aircraft of the Airlines designated by the other Contracting Party.

3. Airlines designated by each Contracting Party shall comply with the laws of the other 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 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the Airlines of both Contracting Parties to operate the Agreed Services on the Specified Routes between their respective Territories.

2. In operating the Agreed Services, the Designated Airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the Airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The Agreed Services provided by the Designated Airlines of each Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public transportation on the Specified Routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of Capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from, or destined for the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the Specified Routes in the Territories of other states other than those that designated the Airline shall be made in accordance with the general principles that Capacity shall be related to:

   (a) traffic requirements to and from the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline;

   (b) traffic requirements of the area through which the Agreed Service passes, after taking account of other transport services established by Airlines of the States comprising the area; and

   (c) the requirements of through Airline operation.

Article 8

Airlines Representatives

1. Each Contracting Party shall grant the Designated Airlines of the other Contracting Party, on a basis of reciprocity, the right to maintain in the points specified in the Route Schedule on its Territory offices and administrative, commercial and technical personnel chosen among nationals

from either or both Contracting Parties as may be necessary for the requirements of any Designated Airline.

2. The employment of third Country nationals in the Territory of either Contracting Party shall be permitted subject to the authorization of the competent authorities.

3. All the above personnel shall be subject to the laws relating to the admission and stay in the Territory of the other Contracting Party as well as the laws, regulations and administrative directives applicable in that Territory.

4. The number of such personnel, established on agreement between the Designated Airlines, shall be submitted for approval to the appropriate authorities of the two Contracting Parties.

5. Each Contracting Party shall provide any necessary assistance to the said offices and personnel.

6. The Designated Airlines of the Contracting Party shall be granted the rights of independent sales of transportation using their own transportation documents in the Territory of the state of the other Contacting Party, in accordance with laws and regulations of that state. Such sales may be executed directly by the representatives of the Designated Airlines or through authorized agents who have appropriate license to provide such services.

7. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any other freely convertible currency.

8. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in freely convertible currencies.

Article 9

Approval of Timetables

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the inauguration of services on the Specified Routes and prior to each traffic season, the flight timetables including the types of aircraft to be used. This shall likewise apply to the later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

Article 10

Cooperative Arrangements

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

   (a) an Airline or Airlines of either Contracting Party; and

   (b) an Airline or Airlines of a third country.

   provided that all Airlines in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

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

   (a) orally and, if possible, in writing at the time of booking;

   (b) in written form, on the ticket itself or, if not possible, on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which Airline is responsible in case of damage or accident; and

   (c) orally again, by the Airline's ground staff at all stages of the journey.

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

Article 11

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each Airline to determine its own Tariffs for the transportation of traffic.

2. Unless required by national laws and regulations, Tariffs charged by Airlines 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 Party, the Aeronautical Authorities will endeavor to settle the matter through consultations, if so requested by either Aeronautical Authority. In any event, the Aeronautical Authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a Tariff of an Airline of the other Contracting Party.

Article 12

Exchange of Information

1. Each Contracting Party shall cause its Designated Airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of Tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the Agreed Services, including information about the Capacity provided on each of the Specified Routes and any further information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

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

3. Subject to implementation of paragraph 1 and 2 above, the Aeronautical Authorities have an obligation to ensure confidentiality of the information provided by the Designated Airlines.

Article 13

Recognition of Certificates and Licenses

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

Article 14

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 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 International Civil Aviation Organization (ICAO) standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an Airline of one Contracting Party, on service to or from the Territory of another Contracting Party, may, while within the Territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention and Article 12 of this Agreement, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 15

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to the Designated Airline of the other Contracting Party the right to transfer, according to applicable laws and regulations, the excess of receipts over expenditure earned by the Airline in the Territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article 17

User Charges

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

Article 18

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed Schedules and shall consult when necessary to provide for amendment thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion within thirty (30) days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 20

Multilateral Conventions

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

Article 21

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the Route Schedule, which shall be deemed to be a part of the Agreement, it shall request for consultations in accordance with Article 18 of this Agreement. Such consultations may take place by exchange of communications.

2. If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than of the Route Schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedure and shall come into effect when confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

3. If the amendment relates only to the provisions of the Route Schedule, it shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such amendment shall come into force from the date of its approval by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Article 22

Registration with

the International Civil Aviation Organization

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

Article 23

Termination of the Agreement

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

Article 24

Entry into Force

This Agreement shall enter into force upon the exchange of diplomatic notes confirming that each Contracting Party has completed all of its necessary legal procedures. Upon the entry into force of this Agreement, this Agreement will supersede the Air Services Agreement between the Sultanate of Oman and the United Republic of Tanzania concluded on 16 May 1982.

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

Done at **Dar es Salaam, Tanzania** on this **16th** day of **July 2024** in duplicate in the Arabic and English languages, all texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

Eng.Naif Ali Hamed Al Abri
PRESIDENT OF CIVIL AVIATION AUTHORITY

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZAN

Prof. Makame M. Mbarawa(MP)
MINISTER FOR TRANSPORT

THE ANNEX

ROUTE SCHEDULE 1

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

From (1)	Intermediate Points (2)	To (3)	Points Beyond (4)
Points in Oman	Any points	Dar es Salaam Kilimanjaro Zanzibar	Any points

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

3. Exercise of fifth freedom traffic rights for passengers will be considered on a case-by-case basis. The Contracting Parties shall not impose restrictions on the exercise of fifth freedom traffic rights for cargo.

ROUTE SCHEDULE 2

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

From (1)	Intermediate Points (2)	To (3)	Points Beyond (4)
Points in Tanzania	Any points	Muscat Salalah Suhar	Any points

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

3. Exercise of fifth freedom traffic rights for passengers will be considered on a case-by-case basis. The Contracting Parties shall not impose restrictions on the exercise of fifth freedom traffic rights for cargo.