

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٤/٦٦

بالتصديق على اتفاقية

النقل الجوي بين حكومة سلطنة عمان وحكومة أستراليا

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقية النقل الجوي بين حكومة سلطنة عمان وحكومة أستراليا الموقعة في مدينة

كوالالمبور بتاريخ ٢٤ من أكتوبر ٢٠٢٤م،

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة،

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها، وفقا للصيغة المرفقة.

المادة الثانية

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

صدر في: ١٦ من جمادى الآخرة سنة ١٤٤٦هـ

الموافق: ١٨ من ديسمبر سنة ٢٠٢٤م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

## اتفاقية النقل الجوي بين حكومة سلطنة عُمان وحكومة أستراليا

إن حكومة سلطنة عُمان وحكومة أستراليا (المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين")، كونهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧ من ديسمبر ١٩٤٤م، ورغبة منهما في دعم نظام الطيران الدولي القائم على المنافسة بين شركات الطيران في السوق التجاري، ورغبة منهما في تشجيع شركات الطيران على تطوير وخلق خدمات مبتكرة وتنافسية، ورغبة في تأمين أعلى مستويات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي وإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن التهديدات على أمن الطائرات، والتي تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤثر بشكل عكسي على عمليات النقل الجوي، وتقوّض الثقة العامة في سلامة الطيران المدني.

قد اتفقتا على الآتي:

### المادة (١)

#### التعريف

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

أ. "سلطات الطيران": تعني بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان، هيئة الطيران المدني ، وأي شخص أو جهة مفوضة بإنجاز أي من الصلاحيات المنوطة بها حاليا من قِبَل الهيئة سالفه الذكر أو صلاحيات مشابهة. وتعني بالنسبة لحكومة أستراليا، وزارة البنية التحتية والتنمية الإقليمية



- والمدن ، وأي شخص أو جهة مفوضة بإنجاز أي من الصلاحيات المنوطة بها حالياً من قِبَل الوزارة سالفه الذكر أو صلاحيات مشابهة.
- ب. "الخدمات المتفق عليها": تعني خدمات تحميل وتنزيل الحركة الجوية كما هو محدد في المادة (٣)، الفقرة ١ (ج) من هذه الاتفاقية.
- ج. "الاتفاقية": تعني هذه الاتفاقية، وملحقها، وأيِّ تعديلات تطرأ عليها.
- د. "النقل الجوي": يعني النقل العام المحمول بطائرات الركاب والأمتعة والحمولة والبريد منفصلاً أو مجتمعاً لقاء تعويض أو أجر.
- هـ. "شركة الطيران": تعني أي شركة نقل جوي تسوّق أو تشغّل النقل الجوي.
- و. "السعة": هي مقدار الخدمات المقدمة بموجب هذه الاتفاقية، وتحسب عادة بعدد الرحلات (ترددات)، أو المقاعد أو الوزن بالأطنان من الحمولة المعروضة في السوق (بين المدن، أو من دولة إلى دولة) أو على مسار محدد خلال فترة محددة كاليوم أو الأسبوع أو الموسم أو السنة.
- ز. "المعاهدة": تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في ٧ من ديسمبر ١٩٤٤م وتشمل الآتي:
١. أيّ ملحق أو تعديل يطرأ عليها وفقاً للمادة (٩٠) من المعاهدة ما دام هذا الملحق أو التعديل، في أيّ وقت ما، ساري المفعول لكلا الطرفين.
  ٢. أي تعديل أصبح ساري المفعول بموجب المادة (٩٤) (أ) منها، وتمّ التصديق عليها من كلا الطرفين.
- ح. "شركة الطيران المعنية": تعني شركة أو شركات الطيران التي تكون معينة ومرخصة بموجب المادة (٢) من هذه الاتفاقية.
- ط. "المناوله الأرضية": تشمل - ولا تقتصر على- مناولة الركاب والحمولة والأمتعة، وتوفير مرافق و/أو خدمات التموين.

- ي. "المنظمة": تعني منظمة الطيران المدني الدولي.
- ك. "النقل الجوي المتعدد الوسائط": يعني النقل العام بالطائرات وبوحدة أو أكثر من وسائط النقل السطحية للركاب والأمتعة والحمولة والبريد، منفردة أو مجمعة، مقابل رسوم مالية أو أجر.
- ل. "النقل الجوي الدولي": يعني النقل الجوي الذي يمر عبر المجال الجوي فوق إقليم أكثر من دولة.
- م. "الطيران المسوّق": تعني شركة الطيران التي تعرض خدمات النقل الجوي على طائرات تشغلها شركة طيران أخرى من خلال المشاركة بالرمز.
- ن. "الطيران المشغّل": يعني شركة الطيران التي تشغل طائرات من أجل توفير خدمة النقل الجوي، ويمكن لها أن تملك أو تستأجر الطائرات.
- س. "خانة زمنية": يعني الحق في جدولة حركة الطائرات في مطار.
- ع. "التوقف لغير أغراض الحركة الجوية": يكون لها المعنى المبين في المادة (٩٦) من المعاهدة.
- ف. "التعرفة": تعني أيّ ثمن أو أجر أو سعر أو رسم لقاء نقل الركاب (وأمتعتهم) و/أو الحمولة الجوية (باستثناء البريد) في النقل الجوي الدولي، ويشمل النقل الذي يتّم على أساس داخلي أو مشترك، المفروض من قبل شركات الطيران، بما في ذلك وكلائهم والشروط التي تحكم مدى توفر ذلك الثمن أو الأجر أو السعر أو الرسم.
- ص. "الإقليم": يكون له المعنى المبين في المادة (٢) من المعاهدة.
- ق. "رسوم المستخدمين": تعني رسماً مفروضاً على شركات الطيران من قبل مقدمي الخدمة مقابل تقديم خدمات ومرافق المطار وبيئة المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران.
- ر. "الملحق": يشمل جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية وأيّ تعديلات تطرأ عليها وحسبما متفق عليه وفقاً للمادة (١٩) من هذه الاتفاقية.

## المادة (٢)

### التعيين والترخيص والإلغاء والتعليق

١. يحق لكل طرف أن يعيّن العدد الذي يرغب به من شركات الطيران للقيام بالنقل الجوي الدولي وفقا لهذه الاتفاقية، وأن يسحب أو يغيّر ذلك التعيين. ويجب أن يحال ذلك التعيين إلى الطرف الآخر كتابةً من خلال القنوات الدبلوماسية. ولا يتطلب التعيين لشركات الطيران الممارسة للحقوق المنصوص عليها في المادة (٣) الفقرة ١ (أ) والفقرة ١ (ب) من هذه الاتفاقية.
٢. عند تسلّم مثل هذا التعيين، والطلبات من شركة الطيران المعينة، بالشكل والطريقة المحددة لتصاريح التشغيل والأذونات الفنية الخاصة بتشغيل وملاحة الطائرات، يمنح الطرف الآخر التصاريح اللازمة بدون تأخير شريطة أن:
  - أ. تكون شركة الطيران قد تمّ تأسيسها، ويكون مقر عملها الرئيسي في إقليم الطرف الذي عيّنها.
  - ب. أن تكون الشركة المعينة مؤهلة لتلبية الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة والقواعد المطبقة عادة، وبشكل معقول في عمليات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات، بما يتوافق مع أحكام المعاهدة.
  - ج. أن يكون لدى شركة الطيران تصاريح التشغيل اللازمة.
  - د. أن يكون الطرف الذي يعين شركة الطيران ملتزماً ومطبّقاً للمعايير الواردة في المادة (٦)، والمادة (٧) من هذه الاتفاقية.
٣. عند تعيين شركة الطيران ومنحها التصريح، يجوز لها مباشرة عمليات النقل الجوي الدولي شريطة التزام شركة الطيران بالأحكام المطبقة من هذه الاتفاقية.
٤. يجوز لأيّ من الطرفين حجز أو سحب أو تعليق أو حد تصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية لشركة الطيران المعينة من قبل الطرف الآخر، في أيّ وقت، إذا لم يتمّ الامتثال بالأحكام

- المحددة في الفقرة ٢ من هذه المادة، أو إذا فشلت شركة الطيران بخلاف ذلك في التشغيل وفقاً للأحكام المنصوص عليها بموجب هذه الاتفاقية.
٥. ما لم يكن إجراء فورياً ضرورياً لمنع المزيد من عدم الامتثال للفقرتين ٢(ب) و ٢(د) من هذه المادة، تمارس الحقوق الواردة في الفقرة ٤ من هذه المادة فقط بعد التشاور مع الطرف الآخر.
٦. لا تحد هذه المادة من حقوق أيٍّ من الطرفين لحجز أو سحب أو حد أو فرض شروط على تصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية لشركة أو شركات طيران الطرف الآخر وفقاً لأحكام المادة (٦) أو المادة (٧) من هذه الاتفاقية.

### المادة (٣)

#### منح الحقوق

١. يمنح كل طرف للطرف الآخر الحقوق الآتية للقيام بالنقل الجوي الدولي من قبل شركات الطيران التابعة للطرف الآخر:
- أ. حق التحليق عبر إقليمه بدون هبوط.
- ب. حق التوقف في إقليمه لغير أغراض الحركة الجوية.
- ج. الحقوق الممنوحة لشركات الطيران المعينة لتشغيل خدماتها على المسارات المحددة في الملحق، وللتوقف في إقليمه لصعود ونزول الركاب، والأمتعة، والحمولة، والبريد، والتي يشار إليها فيما بعد "بالخدمات المتفق عليها".
- د. الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية.
٢. ليس في هذه المادة ما يعطي لشركة أو لشركات الطيران التابعة لأحد الطرفين الحق في تحميل وتنزيل الركاب أو أمتعتهم أو الحمولة أو البريد بين نقطتين في إقليم الطرف الآخر بمقابل.

٣. تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على النقل الجوي الدولي غير المجدول والمنفذ من شركات طيران كل طرف بما في ذلك شركات الطيران غير المعينة وفقا للمادة (٢) باستثناء ما يتعلق بالآتي:  
المادة (٢)، المادة (٣) الفقرة ١(ج)، المادة (١٣)، المادة (١٤)، والملحق.

## المادة (٤)

### تطبيق القوانين

١. عند دخول إقليم أحد الطرفين، الوجود فيه، أو المغادرة منه، يجب الامتثال للقوانين والأنظمة والقواعد الخاصة به المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات من قبل شركات طيران الطرف الآخر.
٢. عند دخول إقليم أحد الطرفين، الوجود فيه أو المغادرة منه، تنطبق القوانين والأنظمة والقواعد الخاصة به المتعلقة بالدخول أو المغادرة من إقليمه للركاب والطاقم والحمولة والطائرات (بما في ذلك الأنظمة والقواعد المتعلقة بالدخول أو التصريح أو أمن الطيران أو الهجرة أو الجوازات أو توفير معلومات مسبقة عن الركاب أو الجمارك أو الحجر الصحي أو أنظمة نقل البريد في حال وجود بريد) على الركاب والطاقم والحمولة وطائرات شركات الطيران الآخر.
٣. لا يمنح أي من الطرفين أفضلية لشركة الطيران التابعة له أو أي شركة طيران أخرى على شركة طيران تابعة للطرف الآخر تعمل في خدمات نقل جوي دولي مشابهة عند تطبيق أنظمة الدخول أو التصريح أو أمن الطيران أو الهجرة أو الجوازات أو توفير معلومات مسبقة عن الركاب أو الجمارك أو الحجر الصحي أو البريد أو أنظمة مماثلة.
٤. قد يخضع الركاب والأمتعة والحمولة عند العبور المباشر عبر إقليم أي من الطرفين دون مغادرة منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، إلى التفتيش لدواعي أمن الطيران ومكافحة المخدرات ومتطلبات الهجرة أو في حالات أخرى خاصة تتطلب إجراء هذا التفتيش مع مراعاة القوانين



- والأنظمة المطبقة لدى الطرف المعني ووفقاً للظروف المعينة. وتعفى الأمتعة والحمولة عند العبور المباشر من الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم الضريبية المشابهة.
٥. عند دخول إقليم أحد الطرفين، الوجود فيه أو المغادرة منه، تنطبق الشروط المطبقة لإدخال وإخراج الحيوانات والنباتات في إقليمه على شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف الآخر.
٦. تنطبق قوانين المنافسة لكلِّ طرف، والتي يتمُّ تعديلها من وقت لآخر، على عمليات شركات الطيران ضمن الاختصاص القضائي للطرف المعني.

## المادة (٥)

### الاعتراف بالشهادات والتراخيص

١. يجب على الطرف الآخر الاعتراف بشهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من قِبَل أحد الطرفين والتي ما زالت سارية المفعول لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المعايير، التي بموجبها تمَّ إصدار هذه الشهادات والتراخيص أو اعتبارها سارية المفعول، مطابقة أو أعلى من المعايير الدنيا التي يجوز إنشاؤها وفقاً للمعاهدة.
٢. في حال كانت الامتيازات أو أحكام الشهادات أو التراخيص المشار إليها في الفقرة ١ أعلاه، الصادرة عن هيئات الطيران لدى أحد الطرفين لشخص أو لشركة طيران معينة أو متعلقة بطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها، وترخص هذه الامتيازات والأحكام وجود اختلاف عن المعايير الدنيا التي أنشئت بموجب المعاهدة، ويكون هذا الاختلاف قد تمَّ إيداعه لدى المنظمة، يجوز للطرف الآخر طلب المشورة بين هيئات الطيران من أجل استيضاح الممارسة المعنية.
٣. على أيِّ حال، يحق لكلِّ طرف رفض الاعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو المتعلقة بطائراته المسجلة من قِبَل الطرف الآخر لأغراض الرحلات فوق/ أو التي تهبط في إقليمه.

## المادة (٦)

### السلامة الجوية

١. يمكن لكل طرف أن يطلب المشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة المطبقة من قبل الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بمرافق الطيران والطاقم والطائرات وتشغيل الطائرات، ويجب أن تتم تلك المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من تاريخ تقديم هذا الطلب.
٢. إذا وجد أحد الطرفين بعد تلك المشاورات أن الطرف الآخر لا يحافظ على القواعد المتعلقة بالسلامة، ولا يديرها بشكل فعال في أي مجال من تلك المجالات لتكون على الأقل مساوية للمعايير الدنيا التي أنشئت في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف الآخر بتلك الاستنتاجات والخطوات التي تعتبر ضرورية لتطابق تلك المعايير الدنيا، كما يجب على ذلك الطرف الآخر اتخاذ إجراءات تصحيحية مناسبة. ويكون فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة خلال (١٥) خمسة عشر يوماً أو خلال فترة زمنية أطول يتم الاتفاق عليها أساساً لتطبيق المادة (٢) من هذه الاتفاقية.
٣. تعد الفقرات من ٤ إلى ٧ من هذه المادة مكتملة للفقرات من ١ إلى ٢ من هذه المادة ولالتزامات الطرفين المنصوص عليها في المادة (٣٣) من المعاهدة.
٤. عملاً بالمادة (١٦) من المعاهدة، من المتفق عليه أيضاً أن أي طائرة يتم تشغيلها من قبل أو بموجب عقد إيجار، نيابةً عن شركة أو شركات النقل الجوي لأحد الطرفين، لخدمات إلى أو من إقليم الطرف الآخر، وفي أثناء وجودها في إقليم ذلك الطرف الآخر، فإنه يجوز فحصها من قبل الممثلين المفوضين من ذلك الطرف الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل الطائرة وخارجها، ويكون الهدف منه فحص صلاحية مستندات الطائرة وطاقمها والحالة العامة لها ولمعداتهما. ويطلق على هذا الفحص في هذه المادة "التفتيش في ساحة الطائرات"، شريطة ألا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير منطقي.

٥. إذا أدى هذا التفتيش في ساحة الطائرات، أو بعد سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة الطائرات إلى:

أ. مخاوف حقيقية بأن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع الحد الأدنى من المعايير التي أنشئت في ذلك الوقت عملاً بالمعاهدة.

ب. مخاوف حقيقية بوجود قصور في فاعلية الحفاظ على، وإدارة معايير السلامة التي أنشئت في ذلك الوقت عملاً بالمعاهدة.

فإن الطرف الذي يقوم بعملية التفتيش، ولغرض أحكام المادة (٣٣) من المعاهدة، تكون له حرية الإقرار بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار الشهادات أو التراخيص فيما يتعلق بتلك الطائرة أو فيما يتعلق بطاقم تلك الطائرة، أو المتطلبات التي بموجبها يتم تشغيل تلك الطائرة، لا تساوي/ أو لا تكون أعلى من المعايير الدنيا التي أنشئت وفقاً للمعاهدة.

٦. في حالة منع ممثل شركة أو شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين الدخول لأغراض تفتيش ساحة الطائرة التي تشغلها شركة أو شركات الطيران التي يمثلها بالأصالة أو النيابة، طبقاً للفقرة (٤) أعلاه من هذه المادة، يحق للطرف الآخر أن يفترض وجود مخاوف حقيقية أو أيًا من الأنواع المشار إليها في الفقرة (٥) أعلاه، واستنتاج النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.

٧. يحتفظ كل طرف بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل أي شركة أو شركات طيران تابعة للطرف الآخر بصورة فورية في حال توصل الطرف الأول إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة عمليات شركة الطيران، سواء كان ذلك نتيجة للتفتيش في ساحة الطائرات، أو سلسلة من التفتيش في ساحة الطائرات، أو عدم السماح بإجراء التفتيش في ساحة الطائرات، أو التشاور أو خلافه.

٨. يجب إيقاف أي إجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين وفقاً للفقرات ٢ أو ٧ أعلاه من هذه المادة، بمجرد انتهاء أساس اتخاذ الإجراء.



## المادة (٧)

### أمن الطيران

١. بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما لبعضهما بعضاً لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة يشكّل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد عمومية حقوقهما، والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١، والبروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨، وأي معاهدة أو بروتوكول آخر يتعلق بأمن الطيران المدني وملزم لكلا الطرفين.

٢. يقدم الطرفان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لبعضهما بعضاً لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وأي أفعال أخرى غير مشروعة والتي ترتكب ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي تحديد آخر لأمن الطيران المدني.

٣. يعمل الطرفان، ضمن علاقتهما المتبادلة، طبقاً لأحكام أمن الطيران الموضوع من قبيل المنظمة، والمحددة كملاحق في المعاهدة، ويجب أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما، أن يعملوا وفقاً لأحكام أمن الطيران المشار إليها. وعلى كل طرف إعلام الطرف الآخر بأي اختلاف بين الأنظمة والممارسات المحلية

- ومعايير أمن الطيران المنصوص عليها في الملاحق. يحق لأيٍّ من الطرفين طلب مشاورات مع الطرف الآخر في أيِّ وقت لمناقشة هذه الاختلافات.
٤. قد يطلب من هؤلاء المشغلين مراقبة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٣ أعلاه والمطلوبة من الطرف الآخر للدخول في، أو المغادرة من، أو خلال وجوده في إقليم ذلك الطرف الآخر. ويجب على كلِّ طرف التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة بشكل فعّال في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة باليد والأمتعة والحمولة ومخازن الطائرات قبل وفي أثناء صعود الركاب أو تحميل الأمتعة. كما يجب على كل طرف أن يأخذ في الاعتبار أيِّ طلب من الطرف الآخر بشأن الإجراءات الأمنية المعقولة الخاصة لمواجهة تهديد معين.
٥. يجب على كلِّ طرف متعاقد مساعدة الطرف الآخر عند وقوع حادث أو تهديد بحادث للاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو غيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة مثل هذه الطائرات، وركابها، وطاقمها، والمطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، وذلك بتسهيل الاتصالات وأيِّ تدابير أخرى مناسبة لإنهاء تلك الحادثة أو التهديد بها، بسرعة وأمان.
٦. يحق لكل طرف خلال (٦٠) ستين يوماً بعد الإخطار، أو خلال مدة أقل يتمُّ الاتفاق عليها بين سلطات الطيران، أن تقوم سلطة الطيران الخاصة به بإجراء تقييم في إقليم الطرف الآخر للتدابير الأمنية المتخذة، أو المخطط اتخاذها من قِبَل مشغلي الطائرات والمتعلقة بالرحلات القادمة أو المغادرة لإقليم الطرف الأول. ويتمُّ إقرار الترتيبات الإدارية بشأن تنفيذ هذه التقييمات بشكل متبادل بين سلطات الطيران وتنفيذها من غير تأخير من أجل ضمان تنفيذ التقييم بشكل سريع.
٧. عندما يكون لدى طرف أسساً معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد أخل بالأحكام الواردة في هذه المادة، يحق للطرف الأول طلب إجراء مشاورات فورية. وتبدأ مثل هذه المشاورات

خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تسلّم هذا الطلب من قِبَل أيّ من الطرفين. في حالة عدم التوصل إلى اتفاق مُرضٍ خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من بدء المشاورات، أو خلال أيّ مدة أخرى يتم الاتفاق عليها بين الطرفين، يعد ذلك أساسًا لحجز أو سحب أو تعليق أو فرض شروط على تراخيص شركة الطيران أو شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف الآخر. أما في حالة الظروف الطارئة، أو من أجل تجنب مزيد من عدم الالتزام بأحكام هذه المادة، يجوز للطرف الأول أن يتخذ إجراء مؤقتًا في أيّ وقت، وأيّ إجراء يتم اتخاذه وفقًا لهذه الفقرة يجب أن يتمّ إيقافه فور التزام الطرف الآخر بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة.

## المادة (٨)

### رسوم المستخدمين

١. يجب على كلّ طرف بذل قصارى جهدهم في سبيل تشجيع أولئك المسؤولين عن تقديم خدمات ومرافق المطار، وبيئة المطار، والملاحة الجوية، وأمن الطيران، على فرض رسوم على شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف الآخر على أساس معقول وغير تمييزي، على أن تقسم بشكل متساوٍ بين فئات المستخدمين.
٢. تعكس الرسوم المعقولة التكلفة الكاملة - ولكن لا تزيد عليها - للسلطات الضريبية المختصة للقيام بتوفير المرافق والخدمات. ومن الممكن أن يتضمن هذا عائدًا معقولًا على الأصول بعد احتساب الاستهلاك. ويجب أن تكون الخدمات والمرافق التي فُرضت رسوم مقابلها على أساس اقتصادي وفعّال. ومن أجل أن تكون الرسوم المفروضة غير تمييزية، يجب أن يتمّ فرضها على شركات الطيران الأجنبية بسعر لا يزيد على ذلك المفروض على شركات الطيران التابعة للطرف، والمشغلة لخدمات دولية مشابحة.

٣. يجب على الطرفين تشجيع تبادل مثل هذه المعلومات بين السلطات الضريبية المختصة وشركات الطيران، والتي قد تكون ضرورية لتسمح بإجراء تقييم كامل لمدى معقولية ومبررات وتوزيع الرسوم طبقاً للفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة.
٤. يكون زيادة أو فرض رسوم جديدة فقط بعد إجراء المشاورات المناسبة بين السلطات الضريبية المختصة وشركات الطيران. يجب إشعار المستخدمين بفترة معقولة حول أيِّ مقترح يتعلق بتغيير رسوم المستخدمين لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل تطبيق التغيير.

## المادة (٩)

### تبادل المعلومات

١. يحق لسلطة الطيران لدى أحد الطرفين أن تطلب من شركة الطيران المعنية من قبل الطرف الآخر بتقديم بيانات إحصائية بالحركة الجوية التي تقوم بها شركة الطيران تلك أو الخدمات التي يتم تقديمها بموجب هذه الاتفاقية أو أيِّ معلومات أخرى يتم طلبها بشكل معقول من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف.
٢. يمكن لسلطة الطيران لدى كلِّ طرف تحديد طبيعة المعلومات المطلوب تقديمها من شركات الطيران المعنية وفقاً للفقرة أعلاه، كما يجب تطبيق هذه المتطلبات بشكل غير تمييزي.

## المادة (١٠)

### تخصيص الخانات الزمنية

١. فيما يتعلق بتخصيص ومنح الخانات الزمنية لشركات الطيران في مطاراتهم الوطنية، يقوم كلُّ طرف بالآتي:

أ. التأكد من أن شركات طيران الطرف الآخر قد تم منحها فرصة عادلة ومتساوية لضمان خانات زمنية وفقاً للضوابط المحلية لتخصيص خانات زمنية والإجراءات والممارسات المطبقة أو المسموح بها.

ب. التأكد من أنه في حال تم وضع أيّ ترتيب أو إجراء أو ممارسة مع أيّ طرف ثالث يتعلق بمنح خانات زمنية لشركات طيران ذلك الطرف، أو المسموح به خلاف ذلك لشركة طيران دولية أجنبية معينة، يتم تقديم مثل هذه الفرص أيضاً لشركات طيران الطرف الآخر.

٢. تخضع شروط الفقرة ١ من هذه المادة لأحكام أي قوانين أو أنظمة يقدمها أي من الطرفين تتعلق بتخصيص خانات زمنية في مطاراتهما المحلية.

## المادة (١١)

### الموافقة على جداول الرحلات

يجب على شركات الطيران المعينة لدى كل طرف تقديم جداول رحلاتها بما لا يقل عن (٣٥) خمسة وثلاثين يوماً قبل بدء الخدمات من أجل اعتمادها من قبل سلطات طيران ذلك الطرف متى ما تطلبت قوانين وأنظمة أحد الطرفين ذلك. ويجب أن يتضمن النموذج نوع الطائرات التي سيتم استخدامها في الرحلات. ينطبق الإجراء نفسه على أيّ تغيير يتمّ نحو ذلك. يمكن لسلطات الطيران السماح بمدة زمنية أقل في حالات خاصة.



## المادة (١٢)

### الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. تُعفى الطائرات العاملة في مجال النقل الجوي الدولي بواسطة شركات الطيران لدى كلِّ طرف من كافة قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب الانتقائية، وأيِّ رسوم مماثلة تفرضها السلطات المحلية. كما تُعفى بالمثل أجزاء المكونات الأساسية ومعدات الطائرات الاعتيادية وغيرها من المواد التي يقصد استخدامها، أو المستخدمة فقط فيما يتعلق بالعمليات أو لإصلاح وصيانة الطائرات، شريطة أن تكون هذه المعدات والمواد معدة للاستخدام على متن الطائرة، ويعاد تصديرها.

٢. (أ) بشرط أن تكون في كل حالة معدة للاستخدام على متن الطائرة لأموار تتعلق بإنشاء أو صيانة النقل الجوي الدولي من قِبَل شركة الطيران المعنية، تُعفى المواد الآتية من كافة قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب الانتقائية وأيِّ رسوم مماثلة تفرضها السلطات المحلية، سواء كانت مقدمة من قِبَل شركة طيران أحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر، أو تمَّ توريدها لشركة طيران أحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر:

١. مخازن الطائرات (ويشمل ذلك- على سبيل المثال لا الحصر- الأطعمة والمشروبات والمنتجات المعدة للبيع أو الاستخدام من قِبَل الركاب خلال الرحلة).

٢. الوقود، وزيوت التشحيم (ويشمل السوائل الهيدروليكية)، والمواد الفنية المستهلكة.

٣. قطع الغيار بما في ذلك المحركات.

(ب) تطبق هذه الإعفاءات حتى عندما تكون هذه المواد معدة للاستخدام خلال أيِّ جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف الآخر التي تمَّ حملها عليها.

٣. لا تشمل الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة الرسوم المفروضة على أساس تكلفة الخدمات المقدمة لشركات طيران أيٍّ من الطرفين في إقليم الطرف الآخر.
٤. يجوز تنزيل المعدات الاعتيادية للطائرات، وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات)، والوقود، وزيت التشحيم (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية)، والمشحمت، وغيرها من المواد المذكورة في الفقرة ١ و ٢ من هذه المادة والمحتفظ بها على متن الطائرة المشغلة من قِبَل شركات طيران أحد الطرفين، في إقليم الطرف الآخر فقط بموافقة السلطات الجمركية في إقليم ذلك الطرف. ويجوز في أيِّ حال تنزيل مخزونات الطائرات المعدة للاستخدام في خدمات شركات الطيران. ومن الممكن أن يتطلب إبقاء المعدات والمواد المشار إليها في الفقرة ١ و ٢ من هذه المادة تحت إشراف ومراقبة السلطات المختصة إلى أن يتمَّ إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقًا للقوانين والإجراءات الجمركية المطبقة لدى ذلك الطرف.
٥. تكون الإعفاءات المشار إليها في هذه المادة متاحة أيضًا عند دخول شركة أو شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين في ترتيبات مع شركة أو شركات طيران أخرى بقصد الإعارة أو التحويل في إقليم الطرف الآخر للمواد المحددة في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، شريطة أن تتمتع شركة أو شركات الطيران بإعفاءات مشابهة من الطرف الآخر.

### المادة (١٣)

#### التعريفات

١. يسمح كلُّ طرف متعاقد لكل شركة طيران بتحديد التعرّف الخاصة بها لنقل الحركة الجوية.
٢. لا يتطلب إيداع التعريفات التي تفرضها شركات الطيران لدى سلطات الطيران المدني التابعة لأيٍّ من الطرفين ما لم تشترط القوانين والأنظمة الوطنية ذلك.

٣. في حال عدم رضا أيّ من سلطات الطيران المدني بالتعرفة المقترحة أو المطبقة من قبل شركة طيران تابعة للطرف الآخر، تسعى سلطات الطيران لتسوية الأمر من خلال المشاورات في حال طلب ذلك من قبل أيّ من السلطات. وفي أيّ حال، لا يجوز لسلطة الطيران اتخاذ أيّ إجراء أحادي الجانب لمنع سريان أو استمرار تعرفه شركة الطيران التابعة للطرف الآخر.

#### المادة (١٤)

##### السعة

تتمتع شركات الطيران التابعة لكل طرف بفرص عادلة ومنتساوية لتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ووفقاً لما تقره سلطات الطيران لدى كلا الطرفين بين فترة وأخرى.

#### المادة (١٥)

##### الفرص التجارية

١. لشركات الطيران التابعة لكل طرف الحقوق الآتية في إقليم الطرف الآخر:
  - (أ) الحق في إنشاء مكاتب بما في ذلك المكاتب الفعلية من أجل ترويج وبيع وإدارة خدمات النقل الجوي.
  - (ب) الحق في بيع وتسويق خدمات النقل الجوي لأيّ فرد بطريقة مباشرة، وبناء على تقديرها، عبر وكلائها أو وسطائها، وذلك باستخدام وثائق النقل الخاصة بها.
  - (ج) الحق في استخدام خدمات وموظفي أيّ مؤسسة أو شركة أو شركة طيران عاملة في إقليم الطرف الآخر.



٢. وفقاً للقوانين والأنظمة لدى الطرف الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف، يحق لشركات طيران كلِّ طرف جلبُ موظفين لهم، متخصصين في الإدارة والمبيعات والأعمال الفنية والعمليات، وغيرهم من الموظفين المتخصصين، وإبقاؤهم في إقليم الطرف الآخر الذين تعتبرهم شركة الطيران ضروريين لتنفيذ خدمات النقل الجوي. وبالتوافق مع هذه القوانين والأنظمة، يجب على كل طرف - بأدنى حد للتأخير - منح تصاريح التوظيف والتأشيرات وغيرها من المستندات اللازمة للموظفين والممثلين المشار إليهم في هذه الفقرة.
٣. يحق لشركات طيران كلِّ طرف أن تقوم ببيع خدمات النقل الجوي، ولأَيِّ شخص حرية شراء مثل هذه الخدمات بالعملة المحلية أو بالعملات الحرة القابلة للتحويل. ولكل شركة طيران الحق في تحويل أموالها إلى أيِّ من العملات الحرة القابلة للتحويل وتحويل الأموال من إقليم الطرف الآخر متى أرادت ذلك. ووفقاً للقوانين والأنظمة الوطنية والسياسات لدى الطرف الآخر، يجوز تحويل ونقل الأموال التي تمَّ الحصول عليها في الأحوال العادية من عملياتها وفق أسعار الصرف الأجنبي للدفعات السائدة في وقت تقديم طلبات التحويل أو النقل، ويجب ألا تخضع لأَيِّ رسوم باستثناء رسوم الخدمات العادية المفروضة لمثل هذه المعاملات.
٤. يحق لشركات طيران كلِّ طرف دفع المصاريف المحلية وفق تقديرها بما في ذلك مشتريات الوقود في إقليم الطرف الآخر بالعملة المحلية، أو بالعملات الحرة القابلة للتحويل، شريطة أن يكون ذلك وفقاً لأنظمة العملة المحلية.
٥. يسمح لشركات طيران كلِّ طرف القيام بأعمال النقل الجوي الدولي باستخدام طائرات (أو طائرات بطاقمها) مستأجرة من أيِّ شركة بما في ذلك شركات الطيران الأخرى شريطة فقط التزام الطائرات والطاقم العامل بمتطلبات ومعايير التشغيل والسلامة المطبقة.

٦. يقر الطرفان أنه من أجل تفعيل الحقوق والمستحقات المضمنة في هذه الاتفاقية، يجب أن تتوفر الفرصة لشركات طيران كل طرف للوصول إلى المطارات في إقليم الطرف الآخر بشكل غير تمييزي.

## المادة (١٦)

### المناولة الأرضية

يحق لشركات طيران كلٍّ من الطرفين القيام بأعمال المناولة الأرضية الخاصة بها ذاتياً في إقليم الطرف الآخر أو التعاقد مع وكيل منافس من اختيارهم بما في ذلك اختيار شركات طيران أخرى تقدم خدمات المناولة الأرضية بشكل جزئيٍّ أو كليٍّ. كما يحق لكل شركة طيران تقديم خدمات المناولة الأرضية إلى أيِّ شركة طيران أخرى كوكيل، وبشكل جزئيٍّ أو كليٍّ. وتخضع هذه الحقوق للقيود الناتجة عن الاعتبارات المتصلة بسلامة المطار فقط. وإذا حالت تلك الاعتبارات إلى منع شركة الطيران من القيام بأعمال المناولة الأرضية الذاتية، أو التعاقد مع وكيل من اختيارها لتقديم خدمات المناولة الأرضية، يتمُّ توفير خدمات المناولة الأرضية لشركة الطيران تلك على أساس مبدأ المساواة مع جميع شركات الطيران الأخرى.

## المادة (١٧)

### الخدمات متعددة الوسائط

يسمح لشركات الطيران المعنية من قِبَل كلِّ طرف باستخدام - فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي - أيِّ وسيلة للنقل البري من/ وإلى أيِّ نقطة في أقاليم الطرفين أو دول أخرى. ويجوز لشركة الطيران اختيار استخدام النقل البري ذاتياً أو توفيره عن طريق ترتيبات بما في ذلك الرموز المشتركة مع ناقلات برية

أخرى. ويجوز تقديم خدمات النقل متعددة الوسائط هذه كخدمة مترابطة مقابل سعر واحد يشمل النقل الجوي والبري، شريطة إعلام الركاب والشاحنين بمقدمي خدمة النقل المعنية.

## المادة (١٨)

### المشاورات

١. يحق لأيٍّ من الطرفين في أيّ وقت أن يطلب إجراء مشاورات حول تنفيذ وتفسير وتطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية.
٢. وفقاً للمادة (٢) والمادة (٦) والمادة (٧) من هذه الاتفاقية، تبدأ مثل هذه المشاورات خلال مدة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلّم طلب إجراء المشاورات التي قد تكون من خلال المناقشات أو المخاطبات إلا إذا اتفقا على غير ذلك.

## المادة (١٩)

### تعديل الاتفاقية

١. يجوز تعديل هذه الاتفاقية أو مراجعتها بالاتفاق المتبادل بين الطرفين كتابياً.
٢. يدخل أيّ تعديل أو مراجعة حيز التنفيذ بعد إخطار أحد الطرفين الطرف الآخر كتابياً بأنه استوفى المتطلبات المتعلقة بدخول التعديل أو المراجعة حيز التنفيذ.

## المادة (٢٠)

### معاهدة متعددة الأطراف

في حالة دخول معاهدة متعددة الأطراف تتعلق بالنقل الجوي حيز التنفيذ على كلا الطرفين، تعتبر هذه الاتفاقية معدلة بقدر ما هو ضروري حتى تطابق أحكام تلك المعاهدة.

## المادة (٢١)

### تسوية المنازعات

١. إذا نشأ أيُّ خلاف بين الطرفين حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، يجب أن يسعى الطرفان أولاً لحلّه عن طريق التفاوض.

٢. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض، يجوز لهما الاتفاق على إحالة النزاع إلى شخص أو جهة للفصل فيه. وفي حال لم يتفقا، يقدم النزاع بطلب أيِّ من الطرفين إلى هيئة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، يتمُّ ترشيح واحدٍ منهم من قِبَل كلِّ طرف، ويتمُّ تعيين الثالث بواسطة المرشحين الذين تمَّ تسميتهما. وعلى كلِّ من الطرفين المتعاقدين ترشيح محكم خلال (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلُّم أيِّ من الطرفين المتعاقدين إخطاراً من الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بطلب تحكيم النزاع من قِبَل هيئة التحكيم هذه، ويتمُّ تعيين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) ستين يوماً أخرى. وإذا أخفق أيُّ من الطرفين المتعاقدين بترشيح محكم خلال المدة المحددة، أو إذا لم يتمَّ تعيين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فإنه يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أيِّ من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم أو محكمين حسب مقتضى الحال، ويجب في مثل هذه الحالات أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، وأن يرأس هيئة التحكيم.

٣. يلتزم الطرفان بأيّ قرار يصدر بموجب هذه المادة، وفي حالة إخفاق أيّ من الطرفين في الالتزام بالقرار الصادر بموجب هذه المادة، يجوز للطرف الآخر تحديد أو تعليق أو سحب أي حقوق أو امتيازات تمّ منحها للطرف المخفق بموجب هذه الاتفاقية.

## المادة (٢٢)

### إنهاء الاتفاقية

١. يحق لأيّ من الطرفين أن يُخطِر الطرف الآخر في أيّ وقت كتابةً برغبته في إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب إبلاغ المنظمة بمثل هذا الإخطار في الوقت نفسه، وينتهي مفعول هذه الاتفاقية في منتصف الليل (في مكان تسلّم الإخطار للطرف الآخر) مباشرة قبل الذكرى السنوية الأولى لتاريخ تسلّم الإخطار من قبل الطرف، إلا إذا تمّ سحب هذا الإخطار باتفاق الطرفين قبل انقضاء هذه المدة.
٢. في حال عدم إقرار تسلّم إخطار الإنهاء من قبل الطرف الآخر، يعد الإخطار متسلّمًا بعد (١٤) أربعة عشر يومًا من بعد تاريخ اعتراف المنظمة بتسلّم الإخطار ذاته.

## المادة (٢٣)

### تسجيل الاتفاقية مع المنظمة

تسجل هذه الاتفاقية وجميع التعديلات التي تطرأ عليها لدى المنظمة.

## المادة (٢٤)

### الدخول حيز التنفيذ

بعد الموافقة وفق المتطلبات القانونية لكلِّ طرف، تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عند تأكيد كلِّ طرف للطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية استكمالها للمتطلبات اللازمة لسريان هذه الاتفاقية.

**وإثباتاً لذلك**، فإن الموقعين أدناه، والمفوضين بناءً على التفويض من قِبَل حكومتيهما قد وقَّعا على هذه الاتفاقية.

وُقِّعَتْ في كوالالمبور..... بهذا اليوم... الرابع والعشرون... من شهر أكتوبر ٢٠٢٤...،  
من نسختين باللغتين: العربية والإنجليزية. وفي حال الاختلاف حول تنفيذ أو تفسير أو تطبيق النصوص  
يعتد بالنص الإنجليزي.

عن حكومة أستراليا

عن حكومة سلطنة عُمان

## الملحق

### الجزء (١)

#### جدول المسارات

يحق لشركات الطيران المعينة من قِبَل كلِّ طرف القيام بتشغيل خدمات النقل الجوي الدولية بين النقاط على المسارات الآتية:

- جدول المسارات لشركات الطيران المعينة من قِبَل سلطنة عُمان:

نقاط في سلطنة عُمان	نقاط وسطية	نقاط في أستراليا	نقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

- جدول المسارات لشركات الطيران المعينة من قِبَل أستراليا:

نقاط في أستراليا	نقاط وسطية	نقاط في سلطنة عمان	نقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

#### ملاحظات:

١. لشركات الطيران المعينة من قِبَل كلِّ طرف الخيار في حذف نقاط في أيِّ من المسارات أعلاه شريطة أن تبدأ الخدمات وتنتهي في الإقليم الذي يكون هو مقر عملها الرئيسي.
٢. يجب التفاهم بين سلطتي الطيران من وقت لآخر بشأن ممارسة حقوق الحركة الجوية من قِبَل شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرفين بين النقاط الوسطية ونقاط فيما وراء على المسارات أعلاه.



٣. يكون لشركات الطيران المعنية لدى كلِّ طرف الحق في التشغيل في نقاط في إقليم الطرف الآخر لرحلات منفصلة أو مجتمعة برقم الرحلة نفسه مع حقوق المحطة المشتركة، شريطة عدم ممارسة الحركة الجوية داخلياً عدا التوقف الخاص بما حيثما تسمح بذلك قوانين وأنظمة الطرف.

## الجزء (٢)

### المرونة التشغيلية

مع مراعاة الجزء (١) من هذا الملحق، يجوز لشركات الطيران المعنية من قِبَل كلِّ طرف، على أيِّ من الخدمات أو جميعها، وباختيار كلِّ شركة طيران، الآتي:

أ. تشغيل رحلات جوية في أحد، أو كلا الاتجاهين.

ب. دمج أرقام رحلات جوية تحت رحلة طائرة واحدة.

ج. نقل الحركة الجوية من أيِّ من طائراته إلى طائرات أخرى في أيِّ نقطة على المسارات.

وذلك بدون قيود اتجاهية أو جغرافية، وبدون فقدان أيِّ حق لنقل الحركة الجوية المسموح بها بموجب هذه الاتفاقية.

## الجزء (٣)

### تغيير المعيار

على أيِّ جزء أو أجزاء من المسارات المحددة في الجزء (١) من هذا الملحق، لأيِّ شركة طيران الحق في القيام بالنقل الجوي الدولي بما في ذلك ترتيبات تقاسم الرموز المشتركة مع شركات طيران أخرى وبدون أيِّ قيود على تغيير نوع وحجم وعدد الطائرات المشغلة في أيِّ نقطة أو نقاط في جدول المسارات.



**AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN  
AND  
THE  
GOVERNMENT OF AUSTRALIA**

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

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

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

Have agreed as follows:

## ARTICLE 1

### Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions; and in the case of the Government of Australia the Department of Infrastructure, Regional Development and Cities and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Department or similar functions.
- (b) "agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, paragraph 1 (c) of this Agreement;
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
  - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
  - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 of this Agreement;
- (i) "ground-handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;

- (j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- (k) "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (l) "international air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (m) "marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (n) "operating airline" means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;
- (o) "slots" means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (p) "stop for non-traffic purposes" has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (q) "tariffs" means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra or inter-line basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (r) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- (s) "user charges" means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.
- (t) "Annex" includes the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.

## ARTICLE 2

### Designation, Authorisation, Revocation and Suspension

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, paragraphs 1 (a) and 1 (b), of this Agreement.
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
  - (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
  - (b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
  - (c) the airline holds the necessary operating permits; and
  - (d) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 and Article 7 of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 2 (b) to 2 (d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 or Article 7 of this Agreement.

### ARTICLE 3

#### Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in the Annex and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, hereinafter called the "agreed services"; and
- (e) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.

3. The provisions of this Agreement shall also be applicable to non-scheduled international air transportation performed by the airlines of each Party, including airlines not designated under Article 2, except with respect to the following:

Article 2, Article 3 paragraph 1 (c), Article 13, Article 14 and the Annex.

## ARTICLE 4

### Application of Laws

1. While entering, being within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, being within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall apply to such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.
3. Neither Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
5. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws as to the admission to, or taking from, its territory of animals and plants shall apply to airlines designated by the other Party.
6. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party.

## ARTICLE 5

### Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.



## ARTICLE 6

### Aviation Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, 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 Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 2 of this Agreement (Designation, Authorisation Revocation and Suspension).

3. Paragraphs 4 to 7 of this Article supplement paragraphs 1 to 2 of this Article and the obligations of the Parties under Article 33 of the Convention.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of an airline or airlines of one Party, on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft. The purpose of the examination is to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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



6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 4 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns or the type referred to in paragraph 5 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other party in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## ARTICLE 7

### Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate

measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

## ARTICLE 8

### User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the designated airline(s) of either Party only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.

2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.

3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.

4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

## ARTICLE 9

### Exchange of Information

1. The aeronautical authorities of one Party may require a designated airline of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement or any other information reasonably requested by the aeronautical authorities of the Party.
2. The aeronautical authorities of each Party may determine the nature of the information required to be provided by designated airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

## ARTICLE 10

### Slot Allocation

1. In respect of the allocation and grant of slots to airlines at their national airports, each Party will:
  - (a) in accordance with local slot allocation rules, procedures or practices which are in effect or otherwise permitted, ensure that the airlines of the other Party are permitted fair and equal opportunity to secure slots.
  - (b) ensure that in the event of any arrangement, procedure or practice which is either established with any third party in relation to the grant of slots to the airlines of that party or is otherwise permitted for a particular foreign international airline or airlines, such opportunities are extended to the airlines of the other Party.
2. The terms of paragraph 1 of this Article will be subject to the provisions of any laws or regulations introduced by the Parties for the allocation of slots at their national airports.

## ARTICLE 11

### Approval of Timetables

Where required by the laws and regulations of a Party, the designated airlines of each Party shall submit their timetables not less than thirty-five (35) days prior to the commencement of services for approval by the aeronautical authorities of that Party. The application shall include the types of aircraft to be used. The same procedure shall apply to any modification thereof. The aeronautical authorities may consent to a shorter time period in special circumstances.

## ARTICLE 12

### Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.
2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:
  - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
  - (ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
  - (iii) spare parts including engines.
- (b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.
3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.
4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported

or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from the other Party.

## **ARTICLE 13**

### **Tariffs**

1. Each 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 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 endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any event, the aeronautical authority of a Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Party.

## **ARTICLE 14**

### **Capacity**

The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement, and as may be decided by the aeronautical authorities of both Parties from time to time.



## ARTICLE 15

### Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:
  - (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
  - (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
  - (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.
2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.
3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation services, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
4. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.
5. The airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements.



6. The Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Party must have the opportunity to access airports in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis.

## **ARTICLE 16**

### **Ground-Handling**

The airlines of each Party shall have the right to perform their own ground-handling in the territory of the other Party, or contract with a competing agent of their choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. Each airline shall also have the right, in the territory of the other Party, to offer its services as a ground-handling agent, in whole or part, to any other airline. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude an airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that airline on a basis of equality with all other airlines.

## **ARTICLE 17**

### **Intermodal Services**

The designated airlines of each Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport services involved.

## **ARTICLE 18**

### **Consultations**

1. Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 2, 6 and 7 of this Agreement, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

## ARTICLE 19

### Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Parties.
2. Any such amendment or revision shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.

## ARTICLE 20

### Multilateral Convention

If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform to the provisions of that convention.

## ARTICLE 21

### Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the 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 Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either 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 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 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. The Parties shall comply with any decision given under this Article, and for so long as either Party fails to comply with an award under this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

## ARTICLE 22

### Termination of the Agreement

1. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

## ARTICLE 23

### Registration with ICAO

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

## ARTICLE 24

### Entry into Force

Following approval according to the legal requirements of each Party, the Agreement shall enter into force once each Party has confirmed to the other Party through diplomatic channels that it has completed its respective requirements for the entry into force of the Agreement.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE at Kuala Lumpur, this 24<sup>th</sup> day of October, 2024, in the Arabic and English languages. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Government of  
the Sultanate of Oman

For the Government of  
Australia

**ANNEX**

**Section 1**

**ROUTE SCHEDULE**

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of the Sultanate of Oman:

<u>Points in Sultanate of Oman</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airlines of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Sultanate of Oman</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Party may at their option omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory in which the airline concerned has its principal place of business.
2. The traffic rights which may be exercised by the designated airlines at intermediate and beyond points on the above routes shall be set out in understandings between the aeronautical authorities from time to time.
3. Designated airlines of each Party will have the right to operate to points in the territory of the other Party separately or in combination on the same flight number with co-terminal rights, provided no domestic traffic is carried except for own stopover traffic where permitted by the Party's laws and regulations.

## **Section 2**

### **OPERATIONAL FLEXIBILITY**

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

## **Section 3**

### **CHANGE OF GAUGE**

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.