

**بروتوكول تعديل اتفاق تنظيم خدمات النقل الجوي
بين حكومة سلطنة عمان وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية
الموقع في مسقط بتاريخ ١٥ يونيو ١٩٧٤م**

رغبة من حكومة سلطنة عمان وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية في تعديل بعض أحكام إتفاق خدمات النقل الجوي الموقع بينهما في مسقط بتاريخ ١٥ يونيو ١٩٧٤م ،

قد اتفقتا على ما يلي :

المادة الأولى :

١. تعدل الفقرة (ب) من المادة ١ (تعريف) وتقرأ على النحو التالي :
تعني عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لسلطنة عمان ، وزير النقل والاتصالات و أي شخص أو هيئة تخول ممارسة الصلاحيات المنوطة به حالياً أو بصلاحيات مماثلة ، وبالنسبة للمملكة الأردنية الهاشمية سلطة الطيران المدني / وزير النقل و أي شخص أو هيئة تخول ممارسة الصلاحيات المنوطة حالياً بالسلطة المعنية أو بصلاحيات مماثلة .

٢. تعدل الفقرة (ج) من المادة ١ (تعريف) وتقرأ على النحو التالي :
تعني عبارة " شركة الطيران المعنية " شركة أو شركات الطيران التي يكون قد جرى تعيينها وفقاً للمادة ٤ من هذا الاتفاق .

المادة الثانية :

يضاف إلى المادة ١ (تعريف) فقرة جديدة برقم (و) على النحو التالي :
(و) تعني عبارة " جدول الطرق " جدولي الطرق الملحقين بهذا الاتفاق وأية تعديلات تدخل عليهما حسبما يتفق عليه وفقاً لأحكام المادة (١٥) من هذا الاتفاق .
ويشكل جدولي الطرق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق .



المادة الثالثة :

تعديل الفقرة (١) من المادة ٤ (تعيين شركات الطيران) لتقرأ على النحو التالي :
يحق لكل من الطرفين المتعاقدين تعيين شركة طيران واحدة أو أكثر لاستثمار الخدمات المتفق عليها
على الطرق المحددة ، على أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر بذلك خطيا .

المادة الرابعة :

تضاف مادة جديدة بعنوان (تطبيق القوانين واللوائح) برقم ٨ - أ نصها الآتي :


المادة (٨ - أ)

قوانين وأنظمة الدخول والخروج

(١) تطبق القوانين واللوائح والأنظمة السارية المفعول لدى أحد الطرفين المتعاقدين
والمتعلقة بالدخول والخروج من إقليمه بالنسبة للركاب والأطقم والبضائع والبريد
الذي على الطائرة (مثل الأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات
والجمارك والحجر الصحي) على ركاب وأطقم وبضائع وبريد الطائرات التابعة
لشركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء الدخول إلى أو الخروج
من أو المكوث في إقليم الطرف المتعاقد الأول.

(٢) تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم
الدخول والتواجد والخروج من إقليمه لطائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أو
لعمليات الطائرة وملاحتها أثناء تواجدها في نطاق إقليمه على الطائرات التابعة لكلا
الطرفين المتعاقدين دون النظر إلى جنسيتها. وتخضع هذه الطائرات أثناء دخولها
أو خروجها أو أثناء تواجدها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد لهذه القوانين والأنظمة.

(٣) تلتزم شركات الطيران التي تعينها كل من الدولتين المتعاقدين بتطبيق قوانين
الدولة الأخرى فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى أرضها أو إخراجها
منها وذلك أثناء دخول طائراتها إقليم تلك الدولة أو وجودها فيه أو مغادرتها لها



٤) تخضع حركة الترانزيت من ركاب وأمتعة وبضائع وبريد العابرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لإجراءات مبسطة من قبل أجهزة الجمارك و/أو الهجرة. وتعفى الأمتعة والبضائع والبريد في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأي رسوم وفرائض وطنية أخرى .

المادة الخامسة :

تضاف مادة جديدة بعنوان (التشغيل بالرموز المشتركة) برقم ٨ - ب نصها الآتي :

المادة (٨ - ب)

التشغيل بالرموز المشتركة

أ- عند تشغيل أو تسويق الخدمات الجوية على الخطوط المتفق عليها بجدول الطرق الجوية الملحق بهذه الاتفاقية فإنه باستطاعة أي شركة طيران معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات في مجال رموز الرحلات المشتركة مع :-

- ١- شركة أو شركات طيران من نفس بلد الطرف المتعاقد
- ٢- شركة أو شركات طيران من بلد الطرف المتعاقد الآخر .
- ٣- شركة أو شركات طيران تابعة لبلد طرف ثالث ، شريطة أن تقوم سلطات بلد الطرف الثالث بمنح حقوق مماثلة لشركة الطيران التابعة للطرف الآخر والسماح لها بالتشغيل وتقديم خدماتها بالاتفاق مع شركات أخرى من وإلى و عبر إقليم الطرف الثالث .

ب- تخضع شروط الترتيبات المذكورة أعلاه عند ممارستها من قبل كافة شركات الطيران للآتي :-

- ١- حيازة حقوق النقل الجوي اللازمة .
- ٢- أن تفي بالمتطلبات اللازمة لمثل هذه الترتيبات .
- ٣- أن توضح لمشتري التذاكر التي تباع في نقاط البيع المختلفة اسم شركة الطيران التي تقوم بالتشغيل لكل مقطع ومع أي من شركات الطيران المتعاقدة سيكون للمشتري علاقة تعاقدية .

ج- تعطى الأولوية لشركات الطيران المعينة في كلا البلدين عند تشغيل رحلات جوية

مع طرف ثالث .



د- على شركات الطيران تقديم ترتيباتها المقترحة في مجال تبادل رموز الرحلات المشتركة ، و كذلك الترتيبات الأخرى المتعلقة بتخصيص حيز لحسابها على طائرات شركات الطيران الأخرى إلى سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها قبل فترة خمسة عشر يوماً (١٥) يوماً من الشروع في تقديم هذه الترتيبات .

المادة السادسة :

تضاف مادة جديدة بعنوان (الاعتراف بالشهادات و الإجازات) برقم ٩ - أ نصها الآتي :

المادة (٩ - أ)

الاعتراف بالشهادات والإجازات

شهادات صلاحية الطائرات وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، وما زالت سارية المفعول ، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات الجوية التي يتيحها هذا الاتفاق ، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقاً للمعاهدة. وبالرغم من ذلك ، يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه بواسطة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض الطيران فوق إقليمه.

المادة السابعة :

تضاف مادة جديدة بعنوان (السلامة الجوية) برقم ٩ - ب نصها الآتي :

المادة (٩ - ب)

السلامة الجوية

(١) يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطائرة وملاحيتها أو عملياتهم المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، ويتوجب عقد هذه المشاورات خلال مدة ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ تقديم الطلب أعلاه .

PC

(٢) إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق ولا ينفذ بفاعلية الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق المعاهدة ، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها ، والخطوات الضرورية التي يلزم اتخاذها لتتماثل مع تلك المعايير ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة . إن فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة خلال فترة (١٥) يوماً أو أي فترة أطول يتفق عليها ، يعد سبباً لتطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية .

(٣) بالرغم من الشروط الواردة في المادة (٣٣) من المعاهدة ، فإنه من المنفق عليه ان أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركة الطيران المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين يمكن أن تخضع للتفتيش الداخلي والخارجي بواسطة المندوبين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم هذا الطرف للتأكد من صلاحية الشهادات والتراخيص الخاصة بها وبملاحيتها ، وكذلك للتأكد من حالة الطائرة العامة ومعداتها وأدلتها (والتي يشار إليها من خلال هذه المادة " بالتفتيش الميداني") شريطة أن لا يتسبب ذلك في حدوث تأخير غير مبرر لإقلاع الطائرة

(٤) إذا أدت أي من عمليات التفتيش الميداني إلى الاستنتاجات التالية :

أ- ان الطائرة ، أو تشغيلها لا يتفقان مع مستوى الحد الأدنى للسلامة الجوية المنصوص عليه في المعاهدة وذلك بشكل يدعو للقلق ، أو

ب- افتقار التنفيذ الفعال لمستويات الصيانة المقررة بموجب مقاييس السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق المعاهدة وذلك بشكل يدعو للقلق .

ج- ان أي من شهادات أو أدلة الطائرة غير ساري المفعول .

فيحق للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش الميداني وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (٣٣) من المعاهدة الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو التراخيص المتعلقة بالطائرة أو بملاحيتها أو تلك التي بموجبها أعتبرت إنها سارية ، أو ان المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تطابق أو ترقى إلى المعايير الدنيا المعمول بها وفق المعاهدة . عندها يتم تطبيق الفقرة (٦) من هذه المادة .



(٥) في حالة رفض ممثل شركة الطيران المعنية من قبل طرف متعاقد لأسباب غير مبررة إجراء التفتيش الميداني لطائرة تشغيلها تلك الشركة أو منح الأذن بإجراء التفتيش من قبل مندوب مفوض من الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة ، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر ان يستنتج ان القلق المشار إليه في الفقرة (٤) من هذه المادة قد تحقق وهو الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة .

(٦) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل لشركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراءات فورية ضرورية لسلامة عمليات شركة الطيران ، سواء كان ذلك نتيجة التفتيش الميداني أو جراء رفض إجراء التفتيش الميداني أو بسبب رفض عقد المشاورات أو غير ذلك .

(٧) يجب إيقاف أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (٢) أو (٦) أعلاه ، في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه .

المادة الثامنة :

تضاف مادة جديدة بعنوان (أمن الطيران) برقم ٩ - ج نصها الآتي :

المادة (٩ - ج)

أمن الطيران

(١) يؤكد الطرفان المتعاقدان ، تمسياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق . وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام المعاهدة بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ م ، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ م ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ م ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني ، الموقع عليه في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨ م ، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان المتعاقدان .

(٢) يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

(٣) يتصرف الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقا لأحكام الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق المعاهدة وذلك إلى الحد المطبق لأحكام الأمن هذه لدى الطرفين المتعاقدين. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقا لهذه الأحكام.

(٤) يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز إلزام شركات الطيران التابعة له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (٣) من هذه المادة ، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يضمن اتخاذ إجراءات كافية ومطبقة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأطقم والأغراض الشخصية التي يحملونها والأمتعة والشحنات ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الرعاية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

(٥) عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة ، لتقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر.



المادة التاسعة :

- (١) يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ بعد تبادل الطرفين المتعاقدين المذكرات الدالة على اعتماده وفق الإجراءات القانونية المعمول بها في كل منهما .
- (٢) يبقى هذا البروتوكول ساري المفعول طوال فترة سريان الاتفاق ذاته .

حرر في مسقط بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٤٢٦ هـ الموافق ٢٤ إبريل ٢٠٠٥ م
من نسختين باللغة العربية .

