مرســـوم ســـلطاني

رقـم ٣٠/ ٢٠٢٤

بالتصديق على اتفاقية النقل الجوي

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية إندونيسيا

نحن هيثـم بـن طـارق سلطان عمـان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقية النقل الجوي بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية إندونيسيا الموقعة في مسقط بتاريخ ١٥ من يونيو ٢٠٢٢م،

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: ١٩ من ذي الحجة سنـة ١٤٤٥هـ

الموافـق: ٢٦ من يونيـــــو سنـة ٢٠٢٤م

هيثـم بن طـارق

سـلطان عمـان

اتفاقية النقل الجوي
بين حكومة سلطنة عُمان
وحكومة جمهورية إندونيسيا

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جمهورية إندونيسيا (المشار إليهما معًا فيما بعد بصيغة الفرد "الطرف المتعاقد") ومعا بـ "الطرفين المتعاقدين"، وفي هذه الاتفاقية بالطرفين المتعاقدين.

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي، التي فُتِحَ باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م،

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية مكملة للمعاهدة المذكورة أعلاه، بغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما وفيما وراءهما، وفقًا للقوانين والأنظمة السائدة في بلد كل منهما:

فقد اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)
التعريفات

لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بالمصطلحات الآتية المعنى المذكور إزاء كل منها، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

(أ) "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي فُتِحَ باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر١٩٤٤م، وتشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة ٩٠ من تلك المعاهدة، وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادة ٩٠ و٩٤ منها بالقدر الذي تكون هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت سارية أو تم التصديق عليها أو لكلا الطرفين المتعاقدين.

(ب) "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان هيئة الطيران المدني وأيُّ شخص أو جهة مفوضة بإنجاز أيّ من الصلاحيات الممارسة حاليا من قبل الهيئة سالفة الذكر أو صلاحيات مشابهة، وبالنسبة لحكومة جمهورية إندونيسيا، وزارة المواصلات وأيُّ شخص أو جهة مفوضة بإنجاز أيّ من الصلاحيات الممارسة حاليا من قِبَل السلطة سالفة الذكر أو صلاحيات مشابهة.

(ج) "شركة الطيران المعينة" شركات الطيران التي تم تعيينها وترخصيها وفقًا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.

(د) "الإقليم" بالنسبة لجمهورية إندونيسيا، كما هو مُعرف في قوانينها، يُقصد الأرض، والمياه الداخلية، والمياه الأرخبيلية، والبحار الإقليمية، والمجال الجوي تحت سلطتها والمناطق المتاخمة والمناطق الاقتصادية الخاصة، والجرف القاري إضافة إلى المجال الجوي أعلاها والواقعة تحت سيطرة أو حقوق سيادة أو سلطة قضاء جمهورية إندونيسيا وفقًا للقانون الدولي بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في مونتيغو باي بتاريخ ١٠ ديسمبر ١٩٨٢م، و بالنسبة لسلطنة عُمان المعنى المحدد لها في المادة (٢) من المعاهدة.

(ه) "خدمة جوية"، و"خدمة جوية دولية "، و" شركات الطيران" و"التوقف لغير أغراض حركة المرور" المعاني المحددة لكل منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

(و) "السعة":

١. فيما يتعلق بالطائرة، يقصد به السعة المحققة للإيراد والمتاحة لهذه الطائرة على مسار أو جزء منه.

٢. فيما يتعلق بخدمة جوية محددة، يقصد به سعة الطائرة المستخدمة على هذه الخدمة مضروبة في عدد مرات تشغيل هذه الطائرة خلال فترة معينة على مسار معين أو جزء منه

(ز) "التعرفة" الأسعار التي ينبغي دفعها لنقل الركاب والحمولة، والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار بما في ذلك الأسعار والشروط التي تتعلق بالوكالة وغيرها من الخدمات المساعدة، ولكن يستثنى منها أجور وشروط نقل البريد.

(ح) " جدول الطرق " جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، وأي تعديلات تدخل عليه وفق ما يتم الاتفاق عليه وفقا لأحكام المادة (١٩)من هذه الاتفاقية.

(ط) "الاتفاقية" هذه الاتفاقية ، والملحق المرفق بها وأي بروتوكولات أو وثائق مماثلة تعدّل هذه الاتفاقية أو المرفق.

(ي) يُقصد بمصطلح "رسوم المستخدم" الرسوم المفروضة على شركات الطيران مقابل توفير خدمات أو مرافق المطار أو الملاحة الجوية أو أمن الطيران من ضمنها الخدمات والمرافق ذات العلاقة.

المادة (٢)

منح الحقوق

١. يمنح كلٌّ من الطرفين المتعاقدين الطرفَ المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض تأسيس الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في الملحق بها.

٢. وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع شركة الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين بالحقوق الآتية:

أ. التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ب. التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغير أغراض حركة المرور.

ج. والتوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل أو تنزيل حركة المرور الدولية للركاب، والحمولة، والبريد وفقًا لأحكام الطرف المتعاقد الآخر من أو إلى إقليم دولة أخرى.

٣. تتمتع أيضا شركات طيران كلّ من الطرفين، بخلاف الشركات المعينة بمقتضى المادة ٣ (تعيين وترخيص شركات الطيران)، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين ٢ (أ) و (ب) من هذه المادة.

٤. ليس في الفقرة (٢) من هذه المادة ما يعتبر منحا لشركة طيران أحد الطرفين المتعاقدين ميزة تحميل الركاب أو الحمولة أو البريد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لقاء أو بدون لقاء تعويض أو أجر والمتجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

٥. إذا لم يتسنَّ لشركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمة على مساراتها العادية بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخدمة من خلال الترتيبات المؤقتة المناسبة بتلك المسارات حسب الاتفاق المشترك بين الطرفين المتعاقدين.

المادة (٣)

تعيين شركات الطيران

١. يحق لكلٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يعين كتابةً إلى الطرف المتعاقد الآخر شركة طيران واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً لهذه الاتفاقية، ولسحب أو تعديل هذا التعيين.

٢. عند تسلُّم ذلك التعيين وتقديم الطلب من قِبَل شركة أو شركات الطيران المعينة بالشكل والطريقة المحددة من أجل ترخيص التشغيل والأذونات الفنية، يُمنَح كلُّ طرف متعاقد تراخيص التشغيل المناسبة بأقل تأخير إجرائي ممكن، شريطة الآتي:

أ. أن تظل الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لشركة الطيران المعينة راسخة لدى الطرف المتعاقد المعين أو لدى مواطنيه.

ب. أن يكون الطرف المتعاقد المعين ملتزمًا بالأحكام المنصوص عليها في المادة(١٢) (السلامة الجوية) والمادة (١٣) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

ج. وأن تكون شركة الطيران المعينة مؤهلة لتحقيق الشروط الأخرى المقررة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة في تشغيل خدمات جوية دولية لدى الطرف المتعاقد المتسلم لطلب التعيين.

٣. عند تسلم تصريح التشغيل المنصوص عليه في الفقرة (٢)، يجوز لشركة الطيران المعينة البدء في أيّ وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها والتي تمَّ تعيينها لأجله، شريطة التزام شركة الطيران المعينة بالأحكام المعمول بها في هذه الاتفاقية.

المادة (٤)

حجز وإلغاء والحد من التراخيص

١. يحق لسلطات الطيران لكل طرف متعاقد أن تحجز التراخيص المشار إليها في المادة (٣) (تعيين وترخيص شركات الطيران) من هذه الاتفاقية بالنسبة إلى شركة طيران معينة للطرف المتعاقد الآخر، والحق في سحب أو تعليق أو فرض شروط على تلك التراخيص بشكل مؤقت أو دائم:

أ. في حالة أن سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد غير مقتنعة بأن الملكية الجوهرية والتحكم الفعلي لشركة الطيران المعينة المشار إليها راسخة لدى الطرف المتعاقد المعين أو لدى مواطنيه.

ب. في حالة إخفاق الطرف المتعاقد المعين في الالتزام بالأحكام المنصوص عليها في المادة (١٢) (السلامة الجوية)، والمادة (١٣) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

ج. أو في حالة إخفاق شركة الطيران المعينة في تحقيق اشتراطات أخرى مقررة في القوانين والأنظمة المطبقة عادة لتشغيل خدمات جوية دولية لدى الطرف المتعاقد المتسلِّم للتعيين.

٢. ما لم يكن من الضرورة اتخاذ إجراء فوري لتجنب المزيد من انتهاكات القوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه، أو ما لم تتطلب إجراءات الأمن والسلامة اتخاذ إجراء وفقاً للمادة (١٢) (السلامة الجوية)، والمادة(١٣) (أمن الطيران)، فإن الحقوق الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة تمارس فقط بعد التشاور بين سلطات الطيران وفقًا للمادة (١٦) (المشاورات) من هذه الاتفاقية.

٣. في حالة اتخاذ إجراء من قِبَل طرف متعاقد بموجب هذه المادة، فلا يخل ذلك بحقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها في المادة (١٦)من هذه الاتفاقية.

المادة (٥)

السعة

١. مجموع السعة التي سيتمُّ منحه للخدمات المتفق عليها والمشغلة من قبل شركات الطيران المعينة للطرفين المتعاقدين يجب أن يكون متفق عليه أو معتمد من قبل سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين، وذلك قبل بدء عمليات التشغيل وفيما بعد وفقًا لتوقعات متطلبات حركة المرور.

٢. يجب أن يكون الهدف الأساسي للخدمات المتفق عليها والمشغلة من قبل شركات الطيران المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين توفير ــ بعوامل حمولة معقولة ــ سعة كافية لاستيفاء متطلبات حركة المرور بين إقليمي الطرفين المتعاقدين.

٣. يجب على كل طرف متعاقد أن يتيح فرصة عادلة ومتساوية لشركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها بين إقليميهما لتحقيق المساواة والمنفعة المتبادلة.

٤. يجب على كل طرف متعاقد وشركات الطيران المعينة التابعة له أن يأخذوا بعين الاعتبار مصالح الطرف المتعاقد الآخر وشركة الطيران المعينة التابعة له بحيث لا يؤثر على الخدمات التي يوفرها هذا الأخير دون مبرر.

٥. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في الاتفاق عند مراجعة السعة التي سيتم منحها للخدمات المتفق عليها، فأن سعة شركات الطيران المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين يجب ألا تتجاوز السعة الإجمالية التي سبق الاتفاق عليها (بما في ذلك الفروقات الموسمية).

المادة (٦)

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

١. تُعفى الطائرات التابعة لشركات الطيران المعينة لدى أيّ من الطرفين المتعاقدين والمشغلة لخدمات جوية دولية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من الرسوم الجمركية، أو الضرائب، أو الضرائب والمدفوعات أو رسوم التفتيش أو رسوم أو مدفوعات على إمدادات الوقود ، وزيوت التشحيم ، وقطع الغيار والمعدات العادية للطائرات ومؤن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ) والمواد الإعلانية التي ليست لها قيمة تجارية، والتي يتم إدخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو أخذها على متن الطائرة في ذلك الإقليم وبغرض استخدامها فقط من قبل، أو على طائرات شركة الطيران المعينة تلك ، حتى ولو سيتم استهلاك تلك الإمدادات على الرحلات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إنزال البضائع المعفاة وفقا لذلك فقط بموافقة سلطات الجمارك في بلد الدخول.

٢. كما تعفى من نفس الرسوم والدفوعات باستثناء الرسوم المقابلة للخدمة المؤداة:

أ) مخازن الطائرات التي يتم نقلها على متن الطائرة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، ضمن الحدود التي تضعها سلطات الطرف المتعاقد المذكور، وللاستخدام على متن الطائرات المغادرة التي تعمل على المسار المحدد للطرف المتعاقد الآخر.

ب) قطع الغيار والمعدات العادية التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة من قبل شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

ج) الوقود ومواد التشحيم التي يتم توريدها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين إلى طائرات صادرة تابعة لشركة طيران معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعمل في خدمات جوية دولية، حتى عندما يتم استخدام هذه الإمدادات في جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي يتم نقلهم على متنه.

قد يكون متطلبا إبقاء المواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و (ج) من هذه الفقرة تحت إشراف أو سيطرة الجمارك.

٣. تُعفَى الأمتعة والشحن عند العبور المباشر عبر إقليم طرف متعاقد من الرسوم الجمركية، والضريبة الانتقائية والرسوم والمدفوعات المشابهة غير المبنية على تكلفة الخدمات المقدمة عند الوصول.

٤. لا يجوز تفريغ المعدات العادية المحمولة جوا وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها على متن الطائرة التي تشغلها من قبل شركة طيران المعينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية في ذلك الإقليم.

٥. وفي هذه الحالة، توضع تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقا للأنظمة الجمركية.

المادة (٧)

تطبيق القوانين والأنظمة

١. تطبق القوانين والأنظمة لأحد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول إلى أو المغادرة من إقليمه من قبل الطائرات العاملة في خدمات جوية دولية أو فيما يتعلق بتشغيل وملاحة تلك الطائرات أثناء وجودها في إقليمها على طائرات شركة الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر.

٢. تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالدخول إلى والبقاء في والمغادرة من إقليمه للركاب، والطاقم، والأمتعة، والبريد ،والحمولة، مثل تلك المتعلقة بالهجرة والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي، على الركاب والطاقم والأمتعة والحمولة والبريد المحمول من قبل طائرة

شركة الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر في أثناء وجودها في ذلك الإقليم.

٣. لا يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين منح معاملة تفضيلية لشركات الطيران التابعة لها أو شركة طيران أخرى على طائرة شركة الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر العاملة في خدمات جوية دولية مشابهة، وذلك في تطبيق أنظمتها الخاصة بالهجرة والجمارك والحجر والأنظمة المماثلة.

٤. لا يخضع الركاب والأمتعة والحمولة في العبور المباشر عبر إقليم أيٍّ من الطرفين المتعاقدين والذين لم يغادروا المنطقة المخصصة في المطار لهذه الأغراض لأيّ فحص باستثناء الفحص لأسباب تتعلق بأمن الطيران، أو مكافحة المخدرات، أو منع الدخول غير القانوني، أو في الظروف الخاصة.

المادة (٨)

اعتماد الجداول

يجب على شركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تعرض على سلطات الطيران بالطرف المتعاقد الآخر في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يومًا قبل بدء تسيير الخدمات على المسارات المحددة وقبل كلّ موسم مرور، جداول الرحلات متضمنة نوع الطائرات المراد استخدامها للموافقة عليها. وينطبق ذلك أيضًا على أيّ تغييرات لاحقة. ويجوز تخفيض هذه المدة في حالات خاصة بناء على موافقة السلطات المذكورة.

المادة (٩)

التعرفات

١. تؤسس التعرفات التي سيتم فرضها من قِبَل شركة الطيران المعينة لطرف متعاقد للنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر على مستويات معقولة، وذلك أخذا في الاعتبار جميع العوامل ذات العلاقة، بما في ذلك تكلفة التشغيل والربح المعقول، وتعرفات شركات الطيران الأخرى.

٢. يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يتطلب إخطاره أو الإيداع لدى سلطات الطيران الخاصة به بالتعرفات التي سيتم فرضها من قبل شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر المسافرة من أو إلى إقليمها. يمكن أن يتطلب عمل هذا الإخطار أو الإيداع من شركات الطيران، في موعد لا يتجاوز العرض المبدئي للتعرفات بغض النظر عن الشكل الذي يقدم فيه العرض إلكترونيا أو غيره.

المادة (١٠)
تبادل المعلومات

١. على كلٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يجعل شركة الطيران المعينة التابعة له التقدم لسلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر- بوقت كافا مسبقا قدر الأماكن - بنسخ من التعرفات، والجداول بما في ذلك أيُّ تعديل عليها، وكافة المعلومات الأخرى ذات الصلة المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها، وشاملا المعلومات الخاصة بالسعة المعروضة على كلٍّ من المسارات الجوية المحددة، وأيّ معلومات إضافية حسب الاقتضاء لإرضاء سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بأن متطلبات هذه الاتفاقية يتم الالتزام بها حسب الواجب.

٢. على كلٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يجعل شركة الطيران المعينة التابعة له التقدم لسلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بإحصائيات مرتبطة بحركة المرور المحمولة على الخدمات المتفق عليها مبينةً فيها نقاط الصعود والنزول.

المادة (١١)
الاعتراف بالشهادات والتراخيص

١. يعترف بسريان شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المعترف بسريانها من قِبَل طرف متعاقد، والتي لا تزال نافذة، من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل المسارات والخدمات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم الإصدار أو الاعتراف بتلك الشهادات أو التراخيص تعادل أو تفوق المتطلبات المؤسسة، أو التي يتمُّ تأسيسها بموجب المعاهدة. في أيّ حال، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف لغرض الرحلات الجوية فوق إقليمه، بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو المعترف بسريانها من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى.

٢. إذا كانت الامتيازات أو الشروط في التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه، صادرة من قبل سلطات طيران بطرف متعاقد لأي شخص أو شركة طيران معينة أو لطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها، وذلك يسمح باختلاف عن الحد الأدنى لمستوى

المعايير المؤسسة بموجب المعاهدة، وهذا الاختلاف قد تمَّ إيداعه في المنظمة الدولية للطيران المدني، يجوز للطرف المتعاقد الآخر طلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بغرض توضيح هذه الممارسة.

٣. في أيِّ حال، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف - لغرض الطيران فوق إقليمها أو الهبوط في إقليمها- بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١٢)

السلامة الجوية

١. يجوز لكل طرف متعاقد طلب المشاورات - في أيِّ وقت- بشأن معايير السلامة المستخدمة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بمرافق الطيران، وطاقم الطيران، والطائرات وتشغيل الطائرات، وتعقد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يومًا من ذلك الطلب.

٢. إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لم يستخدم أو يدير بفعالية معايير السلامة في تلك المجالات، والتي تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة، يخطر الطرف المتعاقد الأول الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات والخطوات المعتبرة ضرورية للامتثال بالحد الأدنى لتلك المعايير، ويتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة، وبعد أيُّ إخفاق من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات المناسبة خلال (١٥) خمسة عشر يومًا، أو أيّ فترة أطول وفق ما يتمُّ الاتفاق عليه، مبررا لتطبيق المادة (٤) (الحجز وإلغاء والحد من التراخيص) من هذه الاتفاقية.

٣. على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (٣٣) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضًا أن أيَّ طائرة مشغلة من قِبَل أو مستأجرة نيابة عن شركة أو شركات الطيران التابعة لأيّ طراف متعاقد، على خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يجوز، وهي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تكون خاضعة للفحص من قِبَل الممثلين المخوَّلين في ذلك الطرف المتعاقد الآخر على متن أو حول الطائرة للتحقق من كلّ من سريان وثائق الطائرة، وتلك الخاصة بطاقمها، والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتها (ويشار إليه في هذه المادة بـ"التفتيش الميداني") ، شريطة ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول.

٤. إذا أثار أيُّ تفتيش ميدانيّ أو سلسة من التفتيشات الميدانية الآتية: -

(أ) مخاوف جدية بأن طائرة أو تشغيل طائرة لا يتوافق مع الحد الأدنى للمعايير المؤسسة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة.

(ب) أو مخاوف جدية بوجود نقص في الاستخدام والإدارة الفعالة لمعايير السلامة المؤسسة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة.

يكون للطرف المتعاقد الذي يقوم بالتفتيش، لأغراض المادة (٣٣) من المعاهدة، الحرية في أن يستنتج أن المتطلبات التي تمَّ بموجبها الإصدار أو الاعتراف بسريان الشهادة أو التراخيص بالنسبة لتلك الطائرة أو بالنسبة لطاقم تلك الطائرة، أو بأن المتطلبات التي يتمُّ بموجبها تشغيل الطائرة، لا تعادل، أو ليست أعلى من الحد الأدنى للمعايير المؤسسة وفقًا للمعاهدة.

٥. في حال رفض الوصول لغرض القيام بتفتيش ميداني لطائرة مشغلة من قِبَل شركة أو شركات الطيران لطرف متعاقد، أو نيابة عنها وفقًا للفقرة (٣) أعلاه من قِبَل ممثلي تلك الشركة أو شركات الطيران، فيكون للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج ظهور مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) أعلاه، وأن يستخلص الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

٦. يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تغيير تصريح تشغيل شركة أو شركات الطيران للطرف المتعاقد الآخر في حال استنتاج الطرف المتعاقد المشار إليه أولا سواء كان ذلك نتيجة التفتيش الميداني، أو في سلسلة من التفتيش الميداني، أو رفض الوصول لغرض التفتيشات الميدانية، أو المشاورات، أو غير ذلك، أنه من الضرورة اتخاذ إجراء فوريّ لسلامة تشغيل شركة الطيران.

٧. يجب إيقاف أيّ إجراء من قِبَل طرف متعاقد وفقا للفقرتين (٢) و (٦) أعلاه، وذلك عند زوال الأسس التي أُخذ بموجبها ذلك الإجراء.

٨. بالإشارة إلى الفقرة (٢) أعلاه، وفي حال تقرر بأن أحد الطرفين المتعاقدين لا يزال غير ملتزم بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي عند انتهاء المدة الزمنية المتفق عليها، يجب إخطار الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك، كما يجب إخطاره أيضًا بأيّ حل مُرْضٍ لاحق للوضع.

المادة (١٣)

أمن الطيران

١. يؤكد الطرفان المتعاقدان، بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، أن التزامهم لبعضهما بعضًا بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير الشرعي يشكِّل جزءًا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، دون تقييد عمومية حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاصٍ بما يمتثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكَب على متن الطائرات، الموقَّعة في طوكيو في ١٤ من سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقَّعة في لاهاي في ١٦ من ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقَّعة في مونتريال في ٢٣ من سبتمبر ١٩٧١م، وبروتكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ من فبراير ١٩٨٨م، والمعاهدة بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في ١ من مارس ١٩٩١م، وأيّ اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران وملزِمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٢. يقدم الطرفان المتعاقدان - عند الطلب - جميع المساعدات الضرورية إلى بعضهما بعضًا لمنع أفعال الاستيلاء غير الشرعي للطائرات المدنية والأفعال غير الشرعية الأخرى ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأيّ خطر آخر لأمن الطيران المدني.

٣. يعمل الطرفان المتعاقدان، في علاقاتهما المشتركة، بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران المؤسسة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني المعينة كمرافق للمعاهدة بالقدر الذي تكون أحكام الأمن هذه مطبقة على الطرفين المتعاقدين، بالإضافة إلى ذلك يلزم الطرفان المتعاقدان مشغِّلي الطائرات بسجلهما أو مشغِّلي الطائرات الذين يكون مكان العمل الأساسي لهم أو إقامتهم الدائمة في إقليمهما ومشغلي المطارات في إقليمهما بالعمل بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران هذه.

٤. يوافق كلُّ طرف متعاقد على أنه قد يطلب من مشغلي الطائرات هؤلاء أن يراعوا أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه والمطلوبة من الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء البقاء في، إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويضمن كلُّ طرف متعاقد أن تطبق تدابير كافية بفعالية في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم ومؤن الطائرات المحمولة على متن الطائرة والأمتعة والحمولة ومؤن الطائرات قبل/ وفي أثناء الركوب أو التحميل. ويقدم كلُّ طرف متعاقد مراعاة تعاطفية لأيّ طلب من الطرف المتعاقد الآخر لتدابير أمنية معقولة لمواجهة تهديد محدد.

٥. عند وقوع أيّ حادثة أو تهديد بوقوع حادثة استيلاء غير شرعي لطائرة مدنية أو أيّ فعل آخر غير شرعي ضد سلامة هذه الطائرات، أو ركابها وطاقمها، أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، يساعد الطرفان المتعاقدان بعضهما بعضًا من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى المناسبة المقصود بها الإنهاء السريع والآمن لهذه الحادثة أو التهديد بها.

٦. يعمل كلُّ طرف متعاقد على إلزام شركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر والموفرة لخدمة الطرف المتعاقد بتقديم كتابةً البرنامج الأمني للمشغل، الذي تمَّت الموافقة عليه من قِبَل سلطات الطيران بالطرف المتعاقد للشركة تلك؛ وذلك للموافقة عليه.

٧. يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد خلال (٦٠) ستين يومًا من تقديم الإخطار (أو أي مدة أقصر قد يتم الاتفاق عليه فيما بين سلطات الطيران) إجراء تقييم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتدابير الأمنية المتبعة أو المخطط اتباعها بواسطة مشغلي الطائرات فيما يتعلق بالرحلات القادمة من أو المغادرة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر. يتم تحديد الترتيبات الادارية لإجراء هذه التقييمات وتنفيذها من قبل سلطات الطيران دون تأخير لضمان إجراء عمليات التقييم على وجه السرعة.

٨. عندما يكون لطرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد أن الطرف المتعاقد الآخر قد تخلف عن الأحكام الواردة في هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الأول أن يطلب مشاورات فورية، تبدأ تلك المشاورات خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تسلُّم ذلك الطلب من أيٍّ من الطرفين المتعاقدين، ويعد الإخفاق للوصول لاتفاق مُرْضٍ خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تاريخ بدء المشاورات أو مدة أخرى يتمُّ الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، سببًا لتقييد أو إلغاء أو تعليق أو فرض شروط على تصاريح التشغيل الممنوحة لشركة الطيران أو لشركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر. عندما تبرره حالة الطوارئ أو لمنع أيّ حالات أخرى من عدم الالتزام بأحكام هذه المادة فإنه يجوز للطرف المتعاقد الأول أن يتخذ إجراء مؤقتًا خلال أيّ وقت، وأيّ إجراء يتمُّ اتخاذه وفقًا لهذه الفقرة يتم وقفه فور التزام الطرف المتعاقد الآخر بأحكام الأمن الموضحة في هذه المادة.

المادة (١٤)

تحويل الإيرادات

يمكن لكلِّ شركة طيران معينة -عند طلبها- تحويل وإرسال الإيرادات المحلية التي تزيد عن المبالغ المصروفة محلياً إلى الدولة التي تختارها. ويسمح بالتحويل والارسال الفوري دون قيود بسعر الصرف المطبق على المعاملات الجارية والمعمول بها في وقت تقديم تلك الايرادات للتحويل والارسال، كما لن تخضع لأيّ رسوم عدا تلك المطبقة من قِبَل البنوك عادةً لتنفيذ عملية التحويل والإرسال.

المادة (١٥)

رسوم المستخدم

١. تكون رسوم المستخدم المفروضة و/ أو المسيطرة من قِبَل سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة في كلِّ طرف متعاقد على شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية، وأن توزع بشكل عادل بين كافة فئات المستخدمين. تلك رسوم المستخدم يجب أن تقدر على شركة أو شركات الطيران

المعينة للطرف المتعاقد الآخر بشروط لا تقل أفضلية عن الشروط المتوفرة لأيّ شركة طيران أخرى في حين تقدير تلك الرسوم.

٢. رسوم المستخدم المفروضة على شركة أو شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر قد تعكس - ولكن لا تتجاوز- التكلفة الكاملة لسلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة لتوفير المطار الملائم وخدمات ومرافق بيئة المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران في المطار وداخل نظام المطار. ويمكن أن تشمل هذه التكلفة الكاملة عائدًا معقولا على الأصول بعد احتساب الاستهلاك. تكون المرافق والخدمات التي على أساسها فرضت تلك الرسوم مبنية على أسس فعالة واقتصادية.

٣. يشجع كلُّ طرف متعاقد على إجراء مشاورات بشأن رسوم المستخدم بين سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة في إقليمه وشركات الطيران المعينة التي تستخدم الخدمات والمرافق، ويشجع كل طرف متعاقد سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة وشركة أو شركات الطيران المعينة على تبادل المعلومات حسب الاقتضاء، للسماح بمراجعة دقيقة وشفافة لمعقولية الرسوم، وذلك طبقًا للمبادئ الواردة في الفقرات (١) و(٢) من هذه المادة، كما يشجع كلُّ طرف متعاقد سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة لتزويد المستخدمين بإشعار معقول لأي اقتراح لتغيير رسوم المستخدم؛ وذلك لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل حدوث التغيير.

٤. لا يعتبر أيُّ من الطرفين المتعاقدين بمقتضى المادة (١٧) (تسوية الخلافات) منتهكًا لأحد أحكام هذه المادة خلال إجراءات حل المنازعات، إذا:

(أ) قام بإجراء مراجعة للرسوم أو الممارسة التي هي موضوع الشكوى من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر خلال فترة زمنية معقولة.

(ب) وبعد هذه المراجعة، قام باتخاذ جميع الخطوات التي بمقدوره لمعالجة أي رسم أو ممارسة تتعارض مع هذه المادة.

المادة (١٦)

المشاورات

١. يجوز لأيّ من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب المشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل هذه الاتفاقية أو الالتزام بها.

٢. تبدأ هذه المشاورات، والتي من الممكن أن تكون بين سلطات الطيران من خلال مباحثات أو مراسلات، خلال (٦٠) ستين يومًا من تاريخ تسلُّم الطرف المتعاقد الآخر للطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (١٧)

تسوية الخلافات

١. إذا نشأ أيُّ نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها يسعى الطرفان أولا لتسويته من خلال المفاوضات.

٢. أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية باستثناء أي نزاع بشأن تطبيق قوانين المنافسة الوطنية يتم تسويته من خلال المشاورات أو المفاوضات، وإذا أخفق الطرفان المتعاقدان في الوصول إلى تسوية من خلال المشاورات أو المفاوضات فإنه يجوز، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إحالة النزاع إلى التحكيم.

٣. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال المشاورات أو المفاوضات، يجوز لهما الاتفاق بإحالة النزاع لاتخاذ القرار إلى شخص أو جهة يتم الاتفاق عليه، وفي حال لم يتفقا على ذلك يقدم النزاع، بطلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، واحد يتم ترشيحه من قبل كل طرف متعاقد، ويتمُّ تعيين الثالث بواسطة المرشحين الذين تمَّ تسميتهما، وعلى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين ترشيح محكم خلال فترة (٦٠) ستين يومًا من تاريخ تسلُّم أيٍّ من الطرفين المتعاقدين إخطارًا من الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بطلب تحكيم النزاع من قِبَل هذه الهيئة، ويتمُّ تعيين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) ستين يوماً أخرى. وإذا أخفق أيٌّ 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 أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم أو محكمين حسب ما تقتضي الحالة، وفي مثل هذه الحالات يكون المحكم الثالث مواطنا من دولة ثالثة، ويعمل رئيساً لهيئة التحكيم.

٤. باستثناء ما هو منصوص عليه فيما بعد في هذه المادة أو ما تم الاتفاق عليه خلاف ذلك بين الطرفين المتعاقدين، تحدد هيئة التحكيم قيود سلطاتها وسلطة الطرفين المتعاقدين، ويتم عقد جلسة لتحديد المسائل الدقيقة التي سيتم التحكيم فيها والإجراءات الواجب اتباعها خلال فترة لا تزيد على (٣٠) ثلاثين يوما من تشكيل هيئة التحكيم بشكل كامل.

٥. ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك، أو ما لم تحدد هيئة التحكيم، يقدم كل طرف متعاقد مذكرة خلال (٤٥) خمسة وأربعين يوما بعد تشكيل هيئة التحكيم بشكل تام، وتسلم الردود خلال (٦٠) ستين يوما بعد ذلك. تعقد هيئة التحكيم جلسة بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها خلال (٣٠) ثلاثين يوماً بعد أن يكون موعد الإجابات قد استحق.

٦. تسعى هيئة التحكيم إلى إعطاء قرارها كتابةً خلال (٣٠) ثلاثين يوما بعد انتهاء الجلسة أو في حالة عدم عقد جلسة فيكون بعد (٣٠) ثلاثين يوما من تاريخ تقديم كلا الردين. ويتم اتخاذ القرار من خلال تصويت الأغلبية.

٧. يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح بخصوص القرار خلال (١٥) خمسة عشر يوما بعد تسلمه، ويجب إصدار الاستيضاح خلال (١٥) خمسة عشر يوما من تاريخ ذلك الطلب.

٨. يعد قرار هيئة التحكيم ملزماً للطرفين المتعاقدين.

٩. يتحمل كل طرف متعاقد تكاليف المحكم الذي قام بترشيحه، وتقسم التكاليف الأخرى لهيئة التحكيم بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين.

١٠. في حال لم يلتزم أي من الطرفين المتعاقدين بقرار بموجب الفقرة (٨) من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو وقف أو سحب أي حقوق أو امتيازات قام بمنحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد الذي أخل بالتزاماته.

المادة (١٨)

المعاهدات المتعددة الأطراف

في حال إبرام أي معاهدة عامة متعددة الأطراف معنية بالنقل الجوي ويصبح الطرفان المتعاقدان ملزمين بها، فإنه يجب تعديل هذه الاتفاقية لتتوافق مع الأحكام الواردة في تلك المعاهدة.

المادة (١٩)

التعديلات

١. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر لغرض تعديل هذه الاتفاقية أو ملحقها. ويجب أن تبدأ تلك المشاورات خلال (٦٠) ستين يوماً من تاريخ استلام ذلك الطلب، ويمكن إجراء هذه المشاورات من خلال المناقشات أو المراسلات.

٢. يصبح أي تعديل ساري المفعول عند تأكيده بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

٣. يجوز إجراء أي تعديل على الملحق من خلال اتفاق كتابي بين سلطات طيران الطرفين المتعاقدين ويصبح ساري المفعول بعد تأكيده بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة (٢٠)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل الاتفاقية الحالية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢١)

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي طرف متعاقد في أي وقت تقديم إخطار كتابي إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بقراره بإنهاء الاتفاقية الحالية، على أن يبلغ هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي مثل هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثني عشر شهرا من تاريخ تسلُّم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار مالم يتم الاتفاق على سحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة، وفي حال غياب إشعار التسلُّم من قبل الطرف المتعاقد الآخر يعتبر الإخطار مسلما بعد (١٤) أربعة عشر يوما بعد استلام الإخطار من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٢)

الدخول حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في اليوم الذي تم فيه تسلُّم آخر إشعار كتابي عبر المذكرات الدبلوماسية مؤكدا فيها أن كلاً من الطرفين المتعاقدين قد أكمل الإجراءات الداخلية اللازمة لتدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

واثباتا لذلك فإن الموقعين أدناه- بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته- قد وقعا على هذه الاتفاقية.

حررت في مسقط اليوم١٥ من شهر يونيو عام ٢٠٢٢م من نسختين أصليتين باللغات العربية والإندونيسية والإنجليزية.، ولكل منهما ذات الحجية القانونية، وفي حال الاختلاف حول التفسير، يعتد بالنص الإنجليزي.

عن حكومة سلطنة عُمان	عن حكومة جمهورية إندونيسيا
سعادة المهندس/ نايف علي حمد العبري	سعادة السفير/ محمد إرزان جوهان
رئيس هيئة الطيران المدني	سفير جمهورية إندونيسيا لدى سلطنة عمان

الملحق

جدول الطرق (١)

١. الطرق الجوية المشغلة من قبل شركة الطيران المعينة من حكومة سلطنة عمان:

من	النقاط الوسطية	إلى	نقاط في ما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في عمان	أي نقاط	نقاط في إندونيسيا	أي نقاط

٢. يجوز لشركات الطيران المعينة من قبل حكومة سلطنة عمان أن تقوم على أي أو كل رحلاتها تخطي الهبوط في أي من النقاط المذكورة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه المسارات من نقطة في العمود (١).

جدول الطرق (٢)

١. الطرق الجوية المشغلة من قبل شركة الطيران المعينة من حكومة جمهورية إندونيسيا:

من	نقاط وسيطة	إلى	نقاط في ما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في إندونيسيا	أي نقاط	نقاط في عمان	أي نقاط

٢. يجوز لشركات الطيران المعينة من قبل حكومة جمهورية إندونيسيا تقوم على أي أو كل رحلاتها تخطي الهبوط في أي من النقاط المذكورة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه المسارات من نقطة في العمود (١).

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Republic of Indonesia, hereinafter individually referred to as "Contracting Party" and collectively as the "Contracting Parties", in this Agreement 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;

DESIRING to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

PURSUANT to the prevailing laws and regulations of their respective countries

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

a) The term "the 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; so far 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 Minister or similar functions; and in the case of the Government Republic of Indonesia, the Ministry of Transportation 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" means, for Indonesia, as defined in its laws, the land, internal waters, archipelagic waters, territorial seas and the airspace under its sovereignty and the contiguous zones, exclusive economic zones and continental shelves as well as the air space above them over which the Republic of Indonesia has control, sovereign rights or jurisdiction in accordance with international law, including United Nations Convention on the Law of the Sea done at Montego Bay at 10 December 1982; and in the case of Oman 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” means:
   (i) in relation to an aircraft, means the payload of the aircraft available on a route or section of a route; and
   (ii) in relation to a specified air service, means the capacity of aircraft, used on such service multiplied by the frequency of the flights operated by such an aircraft over a given period on a route or section of route;

g) The word “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;

h) 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 19 of this Agreement;

i) The term "Agreement" means this Agreement, the annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex; and

j) 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.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing international schedule air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex thereto.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline of each Contracting Party shall enjoy the following privileges:

a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
c. to make stops in the said territory at points specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement for the purpose of taking on or putting down, on international traffic, passengers, cargo and mail in accordance with the provisions of the other Contracting Party or to or from the territory of another state.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation of Airlines) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 (a) and (b) of this Article.

4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried with or without remuneration or hire and destined for another point in the territory of the Contracting Party.

5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate of service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best effort to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

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 to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation.

2. On receipt of such designation, and of application from the designated airline(s), in the form and manner prescribed for operating authorization and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
(a) the substantial ownership and effective control of the designated airline shall remain vested in the designating Contracting Party or its nationals;
(b) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 12 (Aviation Safety) and Article 13 (Aviation Security); and
(c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4
WITHHOLDING, REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:
   a. in the event that they are not satisfied that the substantial ownership and effective control of the said designated airline are vested in the designating Contracting Party or its nationals;
   b. in the event of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 12 (Aviation Safety) and Article 13 (Aviation Security); and
   c. in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws or regulations, referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 12 (Aviation Safety) and Article 13 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities in conformity with Article 16 (Consultations) of this Agreement.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 16 of this Agreement shall not be prejudiced.

ARTICLE 5
CAPACITY

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall be agreed between, or approved by, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

2. The agreed services to be operated by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.

3. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit.

4. Each Contracting Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline(s) so as not to affect unduly the services which the latter provides.

5. If, on review, the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity (including seasonal variations) previously agreed to be provided.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party as well as supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) and advertising materials having no commercial value introduced into the territory of the other Contracting Party, or taken on board an aircraft in that territory and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be exempted in the territory of the other Contracting Party from customs duties, taxes and charges inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies are to be used by such aircraft on flights in the territory of the other Contracting Party. Goods so exempted may only be unloaded in accordance with the approval of Customs Authorities of the State of entrance.

2. There shall also be exempted from the same fees and charges with the exception of charges corresponding to the service performed:
   a. aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged on the specified route of the other Contracting Party;
   b. spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on by the designated airline of the other Contracting Party;
   c. fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting party to outbound aircraft of a designated airlines of the other Contracting party engaged in an international air services, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

   Materials referred to in sub-paragraphs a, b, and c of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

4. The regular airborne equipments, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of such a territory.

5. In such a case, they will be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

ARTICLE 7
APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, mail and cargo, such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own nor any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 8
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 9
TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. Either Contracting Parties may require notification of or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the airlines may be required to be made not later than the initial offering of a tariffs, regardless of the form, electronic or other, in which the tariff is offered.

ARTICLE 10
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.

ARTICLE 11
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the 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.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 12
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, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty 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 any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting 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 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft 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.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
   (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting 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 licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party in the event the first Contracting 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.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that one 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 13
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. Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security program which has been approved by the Aeronautical Authorities of the Contracting Party of that airline for acceptance.

7. Each Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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.

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

ARTICLE 14
TRANSFER OF EARNINGS

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 15
USER CHARGES

1. User charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Contracting Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline(s) at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities or bodies in its territory and the designated airlines using the services and facilities. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 17 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, if:
   (a) it has undertaken a review of the charges or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; and
   (b) Following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 16
CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Such consultations which may be between Aeronautical Authorities, and which may be through discussion or by correspondence shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17
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 endeavour to settle it by negotiation.

2. Any dispute between the Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws, shall be settled by consultations or negotiations. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultations or negotiations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration.

3. 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.

4. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and 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 30 days after the tribunal is fully constituted.

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

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

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

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

9. 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.

10. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with an award under paragraph (8) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 18
MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so far as is necessary to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 19
AMENDMENTS

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or its Annex. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

2. Any amendment shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 20
REGISTRATION WITH THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

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

ARTICLE 21
TERMINATION OF THE AGREEMENT

Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present 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 the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the day of the last written notification is received by diplomatic notes confirming that each Contracting Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate in Muscat on 15 June 2022, in the Arabic, Indonesian and English languages, all texts being equally authentic. In the case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Sultanate of Oman	For the Government of the Republic of Indonesia
H.E .ENG. NAIF ALI HAMED ALABRI	**H.E. MOHAMAD IRZAN DJOHAN**
PRESIDENT OF CIVIL AVIATION AUTHORITY	**AMBASSADOR OF THE REPUBLIC OF INDONESIA TO THE SULTANATE OF OMAN**

THE ANNEX

ROUTE SCHEDULE – 1

1. Routes to be operated by the designated airlines of the Government of the Sultanate of Oman:

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Oman	Any points	Points in Indonesia	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).

ROUTE SCHEDULE – 2

1. Routes to be operated by the designated airlines of the Government of the Republic of Indonesia

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Indonesia	Any points	Points in Oman	Any points

2. The designated airlines of the Government of the Republic of Indonesia 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).