مرســـوم ســـلطاني

رقـم ٤٠ / ٢٠٢٤

بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جورجيا

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جورجيا الموقعة في الرياض بتاريخ ٤ من ديسمبر ٢٠٢٣م،

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنـــا بمـــا هـــو آت

المادة الأولـــى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها وفقا للصيغة المرفقة.

المادة الثانيـــة

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

صدر في: ٢٦ من ربيع الأول سنة ١٤٤٦هـ

الموافـــق: ٣٠ من سبتمبـــــر سنة ٢٠٢٤م

هيثـم بن طـارق

سـلطان عمـان

اتفاقيــة الخدمــات الجويــة
بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جورجيا

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جورجيا (المشار إليهما فيما يأتي بـ"الطرفين المتعاقدين")،

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤، ورغبةً منهما في إبرام اتفاقية متوافقة مع المعاهدة المذكورة، ومكملة لها، بغرض تأسيس وتشغيل خدمات جوية منتظمة بين إقليميْهما، وفيما وراءهما.

وإقرارًا منهما بأهمية النقل الجوي كوسيلة لإيجاد وتعزيز أواصر الصداقة، والتفاهم، والتعاون بين شعبي البلدين،

ورغبةً منهما في العمل على توسيع فرص النقل الجوي الدولي، قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)
التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم يقتض سياقُ النص خلافَ ذلك:

أ) "**سلطات الطيران**": تعني بالنسبة لسلطنة عُمان، هيئة الطيران المدني، وبالنسبة لجورجيا، وزارة الاقتصاد والتنمية المستدامة و/ أو هيئة الطيران المدني، أو في كلتا الحالتين، أيّ شخص أو جهة مفوضة بالقيام بالمهام التي تؤديها حاليًا السلطات المذكورة والمتصلة بهذه الاتفاقية.

ب) "**الخدمات المتفق عليها**": تعني الخدمات الجوية الدولية المنتظمة بين إقليميْ جورجيا، وسلطنة عُمان، وما وراءهما لنقل المسافرين، والأمتعة، والحمولة والبريد، معًا، أو بشكل منفصل.

ج)"**الاتفاقية**": تعني هذه الاتفاقية والملاحق المرفقة، وأيّ تعديلات تُجرَى على الاتفاقية أو على ملاحقها، والتي تشكل جزءًا لا يتجزأ منها.

د) "**خدمة جوية** " و" **شركة الطيران** "و" **خدمة جوية دولية** " و" **التوقف لأغراض غير تجارية** " لها المعاني المقررة لها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

هـ)"**المعاهدة**": تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فُتِحَ باب التوقيع عليها في اليوم السابع من ديسمبر١٩٤٤م . وتشمل أيَّ ملحق يعتمد بمقتضى المادة ٩٠ من المعاهدة، وأيّ تعديل للملاحق أو المعاهدة بمقتضى المادة ٩٠ و٩٤ من تلك المعاهدة، بالقدر الذي تكون هذه الملاحق والتعديلات قد تمَّ التصديق عليها، أو أصبحت سارية لكلا الطرفين المتعاقدين.

و) "**شركة الطيران المعيّنة**": تعني شركة أو شركات الطيران التي تمَّ تعيينها، وترخيصها وفقًا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.

ز) "**النقل الجوي متعدد الوسائط**": يعني النقل العام بالطائرة وبواحدة أو أكثر من وسائط النقل السطحية للركاب، والأمتعة، والحمولة والبريد، منفردة أو مجتمعة، مقابل رسوم مالية أو أجر.

ح) "**الطيران المسوق**" تعني شركة الطيران التي تعرض خدمات النقل الجوي على طائرات تشغلها شركة طيران أخرى من خلال المشاركة بالرمز.

ط) "**الطيران المشغل**" تعني شركة الطيران التي تشغل طائرات من أجل توفير خدمة النقل الجوي، يمكن لها أن تملك أو تستأجر الطائرات.

ي) " **التعرفة**": تعني الأسعار التي تُدفع لقاء نقل الركاب، والأمتعة، والبضائع، والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار، ويُستثنَى منها أجورُ وشروطُ نقلِ البريد.

ك) "**الإقليم**": بالنسبة لدولة ما، له المعنى المبين في المادة (٢) من المعاهدة.

ل) "**رسوم المستخدمين** ": تعني الرسوم المفروضة على شركة الطيران من قِبَل السلطة المختصة أو تسمح بفرضها لقاء توفير تسهيلات المطار أو التسهيلات المتعلقة بالملاحة الجوية، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات الخاصة بالطائرة وملاحيها، والركاب، والأمتعة، والبضائع.

٢. يشكل "**الملحق**" المرفق بهذه الاتفاقية جزءًا لا يتجزأ منها.

المادة (٢)

منح الحقوق

١. يمنح كلٌّ من الطرفين المتعاقدين الطرفَ المتعاقدَ الآخرَ الحقوقَ المنصوصَ عليها في هذه الاتفاقية لتمكين شركة الطيران المعينة من تأسيس وتشغيل الخدمات المتفق عليها.

٢. تتمتع شركة الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين بالحقوق الآتية:

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

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

ج) والتوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر وذلك بغرض تحميل أو تنزيل حركة المرور الدولية للركاب، والأمتعة، والحمولة والبريد - مجتمعة أو منفصلة – في أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها.

٣. تتمتع شركة أو شركات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين أيضا، بخلاف الشركات المعيّنة بمقتضى المادة (٣) من هذه الاتفاقية، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين ٢(أ) و٢ (ب) من هذه المادة.

٤. ليس في هذه المادة ما يعطي لأيِّ شركة طيران معينة من قِبَل أيٍّ من الطرفين المتعاقدين الحق في تحميل وتنزيل الركاب أو الأمتعة أو الحمولة أو البريد بين نقطتين في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر بمقابل، باستثناء ما يتمُّ تحديده بصورة مشتركة من وقت لآخر من قِبَل سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.

٥. إذا لم يتسنَّ لشركة طيران معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمة على مساراتها العادية بسبب النزاع المسلح أو الاضطرابات السياسية أو التطورات أو ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتعيَّن 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)

التعيين والترخيص

١. يحق لسلطات الطيران التابعة لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن تعيِّن شركة طيران واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، كما يحق لها سحب أو تعديل هذا التعيين أو استبدال شركة الطيران تمَّ تعيينها في السابق بشركة طيران أخرى. ويمكن أن يتمَّ في هذا التعيين تحديد نطاق الترخيص الممنوح لكل شركة طيران فيما يتعلق بتشغيل الخدمات المتفق عليها، على أن يتمَّ الإخطار بالتعيين أو أيّ تغييرات عليه كتابة من قِبَل سلطة الطيران التي تعيِّن شركة الطيران إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٢. عند تسلم إخطار التعيين أو الاستبدال أو تعديل التعيين، وبناءً على طلب شركة الطيران

المعينة بالشكل والطريقة المحددة لهذا الغرض، على الطرف المتعاقد الآخر - مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين (٣) و(٤) من هذه المادة، وبدون تأخير - إصدار التراخيص اللازمة لشركة الطيران المعينة.

٣. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من أيِّ شركة طيران معينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة لتحقيق الشروط المقررة بمقتضى القوانين والأنظمة التي تطبق عادة، وعلى نحو معقول، على تشغيل الخدمات الجوية الدولية لدى الطرف المتعاقد الآخر، وبما يتفق مع أحكام المعاهدة.

٤. يحق لكلِّ طرف متعاقد رفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة (٢) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة الحقوق المقررة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية، إذا لم يكن لدى الطرف المتعاقد المذكور أيُّ دليل على أن مقر العمل الرئيسي لشركة الطيران يقع في إقليم دولة الطرف المتعاقد الذي عيّنها، وأن لديها شهادات المشغل الجوي سارية المفعول صادرة عن الطرف المتعاقد المذكور.

٥. يجوز لشركة الطيران التي تمَّ تعيينها والترخيص لها البدءُ في أيِّ وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة الالتزام بأحكام هذه الاتفاقية إلى جانب الاشتراطات الوطنية المتعلقة بتصاريح التشغيل، إنْ وُجِدَتْ.

المادة (٤)

الإلغاء، والإيقاف والحد من تراخيص التشغيل

١. لسلطات الطيران التابعة لكلا الطرف المتعاقدين الحق في إلغاء ترخيص تشغيل شركة الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر، أو إيقاف ممارسة الحقوق المقررة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما تراه ضروريًا من شروط، بشكل

مؤقت أو دائم، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات الآتية:

أ) في حالة فشل شركة الطيران بالتقيّد بالقوانين والأنظمة التي تطبقها عادة، وبشكل معقول، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق، وبما يتفق مع أحكام المعاهدة.

ب) أو في حالة فشل شركة الطيران بالتشغيل وفقًا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

ج) أو إذا لم يثبت أن شركة الطيران المذكورة لها مقر عمل رئيسي في إقليم دولة الطرف المتعاقد الذي عيّنها، وأن لديها شهادات المشغل الجوي سارية المفعول وصادرة من الطرف المتعاقد المذكور.

د) وفقًا للفقرة (٦) من المادة (١٠) من هذه الاتفاقية؛

هـ) في حالة فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتعزيز السلامة وفقًا للفقرة (٢) من المادة (١٠) من هذه الاتفاقية.

و) أو في حالة فشل الطرف المتعاقد الآخر بالالتزام بأيِّ قرار أو شرط ينشأ عن تطبيق المادة (٢٠) من هذه الاتفاقية.

٢. ما لم يكن من الضروري الإلغاء أو الإيقاف أو فرض الشروط المذكورة بالفقرة (١) من هذه المادة بشكل فوري لتجنب المزيد من الانتهاكات بالقوانين والأنظمة، فإن هذه الحقوق تمارس فقط بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، وعلى النحو المنصوص عليه في المادة (١٩) من هذه الاتفاقية.

٣. في حالة اتخاذ إجراء من قِبَل طرف متعاقد بمقتضى هذه المادة، فلا يخل ذلك بحقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها في المادة (٢٠).

المادة (٥)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

١. يجب أن يسمح كلُّ طرف متعاقد لشركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بالتنافس بحرية في توفير النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.

٢. يجب أن يتخذ كلُّ طرف متعاقد الإجراءات المناسبة ضمن ولايته القضائية لإزالة جميع أشكال التمييز أو الممارسات المنافية للمنافسة أو السلبية في ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

٣. يجب ألا يكون هناك أيُّ قيودٍ على السعة وعدد الرحلات و/ أو أنواع الطائرات التي يتم تشغيلها من قِبَل شركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين في أيِّ نوع من الخدمات (الركاب والحمولة، معًا أو بشكل منفصل). ويسمح لكلِّ شركة طيران معينة تحديد عدد الرحلات والسعة التي توفرها في تقديم الخدمات المتفق عليها.

٤. لا يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء أحادي لتقييد حجم الحركة الجوية أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة، أو نوعية الطائرات التي تشغلها شركة الطيران المعيّنة لدى الطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما قد يلزم من متطلبات جمركية أو فنية أو تشغيلية أو بيئية بمقتضى شروط موحدة تتفق مع المادة ١٥ من المعاهدة.

٥. لا يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يفرض على شركة الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر متطلبات حق الشفعة، أو نسبة تحميل أو رسوم عدم ممانعة أو أيّ متطلبات أخرى تتعلق بالسعة، أو عدد الرحلات أو الحركة الجوية بما قد يتنافى مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة (٦)

الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

١. يُعفي كلُّ طرف متعاقد شركة أو شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد، والرسوم الجمركية، والضرائب المباشرة أو غير المباشرة، وجميع الضرائب والرسوم الوطنية و/ أو المحلية الأخرى على الطائرات، وكذلك معداتها المعتادة والوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار، بما فيها المحركات ومخازن الطائرات، بما يشمل - على سبيل المثال، وليس الحصر- الأطعمة والمشروبات بأنواعها والتبغ والمواد الأخرى المخصصة للبيع أو للاستخدام من قِبَل المسافرين خلال الرحلة، وأيّ مواد أخرى معدة فقط للاستعمال في التشغيل، أو في خدمة الطائرات المستخدمة من قِبَل شركة الطيران المعينة، والتي تشغل الخدمات الجوية المتفق عليها، بالإضافة إلى معدات الحجز، ومخزون تذاكر السفر المطبوعة وفواتير الشحن الجويّ، والزي الرسمي للطاقم، والمعدات الأرضية ومعدات الاتصالات المستخدمة في المطارات ، ومواد الدعاية التي ليس لها قيمة تجارية.

٢. تُطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة، وذلك:

أ) عند دخولها إقليم دولة أحد الطرفين المتعاقدين من قِبَل شركة الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو من ينوب عنها.

ب) عند بقائها على متن الطائرة التابعة لشركة الطيران المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين عند وصولها، وحتى مغادرتها لإقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر و/ أو استهلاكها على متن الرحلة فوق ذلك الإقليم.

ج) عندما تكون على متن إحدى طائرات شركة الطيران المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، بقصد استخدامها في تشغيل الخدمات المتفق عليها،

سواء تمَّ، أو لم يتمَّ استخدام أو استهلاك هذه المواد كليًّا أو جزئيًّا في إقليم دولة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الإعفاءات، بشرط عدم التصرف بتلك المواد في إقليم دولة ذلك الطرف المتعاقد.

٣. لا يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة، وكذلك المواد والمؤن وخزين الطائرة الموجودة على متن الطائرات التي تستخدمها شركة الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة تتمتع تلك المعدات والمؤن بالإعفاءات الممنوحة بموجب الفقرة (١) من هذه المادة، شريطة أنه قد يُطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة، إلى أن يعاد تصديرها، أو أن يتمَّ التصرف فيها وفقًا للوائح الجمركية.

٤. تكون الإعفاءات المشار إليها في هذه المادة متاحة أيضًا عند دخول شركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع شركات طيران أخرى بقصد الإعارة، أو تحويل المعدات المعتادة والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تتمتع شركة الطيران الأخرى بإعفاءات مشابهة من ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٧)

تطبيق التشريعات الوطنية

١. تُطبق التشريعات الوطنية المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول/ وبقاء/ أو مغادرة الطائرة العاملة في الملاحة الجوية الدولية، أو الخاصة بتشغيل وملاحة تلك الطائرة في أثناء تواجدها في إقليم دولته، على الطائرات المشغلة من قِبَل شركة أو شركات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، دون تمييز فيما يتعلق بالجنسية كما هي مطبقة على طائرات ذلك الطرف نفسه.

ويجب أن تمتثل لها الطائرات التابعة لهذه الشركات عند دخولها إلى، وخروجها من/ وفي أثناء بقائها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

٢. تُطبق القوانين والأنظمة والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالدخول إلى، والبقاء في، أو المغادرة من إقليم دولته للركاب، والأمتعة، والطاقم، والحمولة المنقولة على متن الطائرات، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول، والتخليص الجمركي للمنتجات، وأمن الطيران، والهجرة والجوازات، والجمارك، والعملات، والصحة، والحجر الصحي والإجراءات الصحية الأخرى، وفي حالة البريد يجب الالتزام بالتشريعات الوطنية من قِبَل/ أو نيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطاقم والحمولة أثناء دخولها إلى وخروجها من / وفي أثناء بقائها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الأول.

٣. لا يمنح أيٌّ من الطرفين المتعاقدين أيَّ أفضلية لشركة الطيران التابعة له أو أي شركات طيران أخرى على شركة أو شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق التشريعات الوطنية المنصوص عليها في هذه المادة.

٤. يخضع الركاب، والأمتعة، والحمولة في العبور المباشر عبر إقليم دولة أيٍّ من الطرفين المتعاقدين، وغير المغادرة من مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسَطة، إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية ضد أعمال العنف، والقرصنة الجوية، ومكافحة المخدرات. وتعفى الأمتعة والحمولة في أثناء العبور المباشر من رسوم الاستيراد وغيرها من الضرائب والرسوم الوطنية و/ أو المحلية مماثلة.

المادة (٨)

الرموز المشتركة

١. يحق لشركة أو شركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين، إما كناقل مسوِّق وإما كناقل مشغِّل، أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية، ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر، اتفاقيات المجال المغلق و / أو الرموز المشتركة (ويشمل ذلك الرموز المشتركة مع طرف ثالث) مع أيِّ شركة/ أو شركات الطيران الأخرى.

٢. قبل عرض خدمات الرموز المشتركة، فإنه يجب على الشركاء مقدمي خدمة الرموز المشتركة الاتفاقُ على الطرف الذي سيكون مسؤولا فيما يخص المسؤولية والمسائل المتعلقة بالمستهلكين، والأمن والسلامة، والتسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى كلٍّ من سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين قبل البدء بتطبيق ترتيبات الرموز المشتركة.

٣. توافق سلطات الطيران المعنية على تلك الترتيبات، بشرط أن يكون لدى شركات الطيران المشتركة بتلك الترتيبات حقوق النقل الجوي و/ أو التراخيص اللازمة.

٤. في حال وجود ترتيبات الرموز المشتركة، فإنه يجب على شركة الطيران المسوقة فيما يتعلق بكلِّ تذكرة مَبيعة، التأكد من إبلاغ المشتري بشكل واضح حول هُوية شركة الطيران التي تقوم بالتشغيل الفعلي في كلِّ جزء من الخدمة، وكذلك شركة أو شركات الطيران التي سيدخل المشتري معها في علاقة تعاقدية.

٥. يحق لشركة أو شركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين أيضًا عرض خدمات الرموز المشتركة بين أيِّ نقاط في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن يتمَّ تشغيل تلك الخدمات من قِبَل شركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٩)

شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية

١. شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعترف بسريانها من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين، والتي لا تزال نافذة، يعترف بسريانها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو التراخيص قد تمَّ إصدارها أو اعترف بسريانها وفقًا للحد الأدنى للمعايير التي تنصُّ عليها المعاهدة.

٢. مع ذلك، يحتفظ كلُّ طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف، لغرض الرحلات فوق إقليم دولته، بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر.

٣. إذا كانت الامتيازات أو الشروط في التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعترف بسريانها من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين تسمح باختلاف عن المعايير المؤسسة بموجب المعاهدة، سواءً أتمَّ إيداع هذا الاختلاف لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإنه يجوز لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب - دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقًا للمادة ١٠(٢) - إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقًا للمادة (١٩)، وذلك لغرض إقناع أنفسهم بأن هذه الممارسة مقبولة لديهم. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مقنع، فإن ذلك سوف يشكِّل أساسًا لتطبيق المادة ٤ (١) من هذه الاتفاقية.

المادة (١٠)

سلامة الطيران

١. يجوز لكلِّ طرف متعاقد طلب إجراء مشاورات في أيِّ وقت بشأن معايير السلامة في أيِّ مجال يتعلق بطاقم الطائرة، والطائرات، وتشغيلها المعمول به لدى الطرف المتعاقد الآخر. وتعقد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يومًا من ذلك الطلب.

٢. إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لم يراعِ أو لم يطبقْ بفعالية معايير السلامة في أيٍّ من تلك المجالات، والتي تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة، فيُخطِر الطرفُ المتعاقدُ الأولُ الطرفَ المتعاقدَ الآخرَ بتلك الاستنتاجات والخطوات التي تعتبر ضرورية للامتثال للحد الأدنى لتلك المعايير، ويتخذ الطرفُ المتعاقد الآخر الإجراءاتِ التصحيحية المناسبة. ويُعَدُّ 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، مبررًا لتطبيق المادة ٤ (١) من هذه الاتفاقية.

٣. من المتفق عليه أن أيَّ طائرة مشغلة من قِبَل شركة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات من/ أو إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر يمكن - وهي في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر - أن تخضع للفحص من قِبَل الممثلين المخولين في ذلك الطرف المتعاقد الآخر، على متن أو حول الطائرة، للتحقق من كلٍّ من سريان وثائق الطائرة، وتلك الخاصة بطاقمها، والحالة الظاهرة للطائرة، ومعداتها (ويشار إليه فيما بعد ب"التفتيش الميداني")، شريطة ألا يؤديَ ذلك إلى تأخير غير مبرر.

٤. إذا أثار أيُّ تفتيش ميداني، أو سلسلة من التفتيشات الميدانية الآتي: -

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

ب) مخاوف جدية بوجود نقص في الصيانة، 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 طاقمها، أو بأن المتطلبات التي يتمُّ بموجبها تشغيل الطائرة، لا تعادل، أو ليست أعلى من الحد الأدنى للمعايير المؤسسة وفقًا للمعاهدة.

٥. في حالة رفض الوصول لغرض القيام بتفتيش ميداني لطائرة مشغلة من قِبَل شركة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وفقًا للفقرة (٣) من هذه المادة من قِبَل ممثلي تلك الشركة، فتكون للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج ظهور مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) من هذه المادة، وأن يستخلص الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

٦. يحتفظ كلٌّ من الطرفين المتعاقدين بالحق في تعليق تصريح تشغيل شركة أو شركات الطيران من الطرف المتعاقد الآخر على الفور في حال استنتاج الطرف المتعاقد المشار إليه أولا، سواء أكان ذلك نتيجة التفتيش الميداني، أم سلسلة من التفتيشات الميدانية، أم رفض الوصول لغرض التفتيش الميداني، أم المشاورات، أم غير ذلك، أنه من الضرورة اتخاذ إجراء فوريٍ لسلامة تشغيل شركة الطيران.

٧. يجب إيقاف أيِّ إجراء من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين وفقًا للفقرتين (٢) أو (٦) من هذه المادة بمجرد انتهاء الأسباب التي أدَّتْ إلى اتخاذه.

المادة (١١)
أمن الطيران

١. يؤكِّد الطرفان المتعاقدان - بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي - أن التزامهم لبعضهم بعضًا بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكِّل جزءًا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

٢. دون تقييد عمومية حقوقهم، والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمتثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكَب على متن الطائرات، الموقّعة في طوكيو بتاريخ ١٤ من سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ من١٦ ديسمبر عام ١٩٧٠ م، ومعاهدة قمع الافعال غير المشروعة التي تُرتكَب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ من سبتمبر عام ١٩٧١م، وبروتكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي المتمِم لمعاهدة قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ ٢٣ من سبتمبر عام ١٩٧١م، والموقع في مونتريال بتاريخ ٢٤ من فبراير عام ١٩٨٨م، والمعاهدة بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، والموقعة في مونتريال بتاريخ ١ من مارس ١٩٩١، وأيّ اتفاقية أخرى تحكم أمن الطيران المدني، وملزِمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٣. يقدِّم الطرفان المتعاقدان - عند الطلب - جميع المساعدات الضرورية إلى بعضهما بعضًا لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع للطائرات المدنية، والأفعال غير المشروعة الأخرى ضدَ سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوّية، وأيّ خطر آخر لأمن الطيران المدني.

٤. يعمل الطرفان المتعاقدان، في علاقتهما المشتركة، بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران المؤسسة من قِبَل المنظمة الدولية للطيران المدني، والمعينة كملاحق للمعاهدة، بالقدر الذي تكون هذه الأحكام مطبقة على الطرفين المتعاقدين.

٥. بالإضافة إلى ذلك، يلزم الطرفان المتعاقدان مشغلي الطائرات بسجلهما، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المركز الرئيسي لأعمالهم، أو إقامتهم الدائمة في إقليم دولتهما، ومشغلي المطارات في إقليمهما بالعمل بما يمتثل مع أحكام أمن الطيران هذه، والمطبقة على الطرفين المتعاقدين.

٦. يوافق كلُّ طرف متعاقد على أنه قد يُطلَب من مشغلي الطائرات هؤلاء أن يراعوا أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٤) أعلاه، والمطبقة من الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى، أو المغادرة من، أو في أثناء البقاء في إقليم دولة ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

٧. يضمن كلُّ طرف متعاقد التأكد من تطبيق تدابير كافية بفعالية في إقليمه لحماية الطائرات، والحراسة الأمنية للركاب، والطاقم، ومؤن الطائرات المحمولة على متن الطائرة، وإجراء الفحوصات الأمنية المناسبة على الأمتعة، والحمولة، ومؤن الطائرة قبل، وفي أثناء الركوب أو التحميل. كما يوافق كل طرف متعاقد أيضًا على النظر بشكل إيجابي في أيِّ طلب مقدم من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أيِّ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أيِّ خطر معين.

٨. عند وقوع أيِّ حادثة أو تهديد بوقوع استيلاء غير مشروع لطائرة مدنية، أو أيّ فعل آخر غير مشروع ضد سلامة هذه الطائرات وركابها 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 بأقل خطر على الحياة من مثل هذه الحادثة أو التهديد.

٩. يتخذ كلُّ طرف متعاقد التدابير التي قد يجدها عمليَّة لضمان أن طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو غيرها من أفعال التدخل غير المشروعة الموجودة على أرضه في إقليم دولته، يتمُّ احتجازها، ما لم تكن مغادرتها واجبًا ضروريًّا لحماية أرواح ركابها وطواقمها.

١٠. عندما يكون لطرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد أن الطرف المتعاقد الآخر قد تخلف عن الأحكام الواردة في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى

اتفاق مُرْضٍ خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تاريخ هذا الطلب، فإن ذلك يشكِّل أساسًا لتطبيق الفقرة (١) من المادة (٤) من هذه الاتفاقية. أما في حالة الظروف الطارئة فإنه يمكن لذلك الطرف المتعاقد أن يتخذ إجراء مؤقتًا وفقًا للفقرة (١) من المادة (٤) قبل انقضاء فترة (١٥) الخمسة عشر يومًا. ويجب إيقاف أيِّ إجراء متخذ وفقًا لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة (١٢)

رسوم المستخدمين

١. يجب على كلِّ طرف متعاقد بذلُ قصارى جهده للتأكد من أن تكون رسوم المستخدمين - التي يفرضها أو يسمح بفرضها من قِبَل جهات فرض الرسوم المختصة التابعة له على شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات ومرافق الطيران الأخرى - عادلةً، ومعقولةً. ويجب أن تستند هذه الرسوم إلى مبادئ اقتصادية سليمة، وألا تكون أعلى من الرسوم المدفوعة من قِبَل شركات الطيران الأخرى لهذه الخدمات.

٢. لا يحق لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين منح الأفضلية، فيما يتعلق برسوم المستخدمين، لشركة الطيران التابعة له، أو لأيِّ شركة أو شركات طيران أخرى تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة. ولا يحق لأيِّ طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم المستخدمين على شركة أو شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر، تكون أعلى من الرسوم المفروضة على شركة أو شركات الطيران المعينة لديه، والتي تقوم بتشغيل خدمات جوية دولية مماثلة، باستخدام طائرات مماثلة، وما يرتبط بها من مرافق وخدمات.

٣. يشجع كلُّ طرف متعاقد على إجراء مشاورات بين جهات فرض الرسوم المختصة التابعة له، وشركات الطيران المعينة التي تستخدم الخدمات والمرافق. كما يجب إعطاء إشعار معقول كلما

أمكن لمثل هؤلاء المستخدمين، حول أيِّ مقترح يتعلق بتعديل رسوم المستخدمين، إلى جانب المعلومات والبيانات الداعمة ذات الصلة؛ وذلك لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل مراجعة تلك الرسوم.

المادة (١٣)
الأنشطة التجارية

١. يحق لشركات الطيران المعينة لدى أيٍّ من الطرفين المتعاقدين إنشاءُ مكاتب لها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر بغرض الترويج لخدمات النقل الجوي وبيع وثائق النقل، بالإضافة إلى الخدمات والمنتجات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.

٢. يحق لشركات الطيران المعينة لدى أيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن تجلب وتُبقِي في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر موظفين متخصصين في الإدارة، والتجارة، والعمليات، والمبيعات، والأعمال الفنية، وغيرهم من الموظفين والممثلين اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

٣. يمكن لمتطلبات الممثلين والموظفين المذكورة في الفقرة (٢) من هذه المادة، بحسب اختيار شركة الطيران المعينة، استيفاؤها من قِبَل موظفيها التابعين لها من أيِّ جنسية كانت، أو عن طريق استخدام خدمات شركة طيران أخرى، أو منظمة، أو شركة تعمل في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، ومرخص لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

٤. يحق لشركات الطيران المعينة لدى أيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عبر وكلائها، وذلك بناءً على رغبتها، ببيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والخدمات الملحقة بها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر. وتحقيقًا لهذا الغرض، يحق لشركات الطيران المعينة استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لشركة الطيران المعينة لدى أيٍّ من الطرفين المتعاقدين بيعُ، ولأيِّ

شخص حرية شراءُ، هذه الخدمات والمنتجات والخدمات الملحقة بها بالعملة المحلية، أو بأيِّ عُملة أخرى حرة قابلة للتحويل، وفقًا لتشريعات الطرف المتعاقد الآخر.

٥. يحق لشركات الطيران المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين دفع المصاريف المحلية في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية، أو بأيِّ عملة حرة قابلة للتحويل، شريطة أن يكون ذلك وفقًا لأنظمة العملة المحلية، وذلك وفقًا لتشريعات الأطراف المتعاقدة.

٦. يجب على كلٍّ من الطرفين المتعاقدين تطبيق مدونة قواعد السلوك الموضوعة من قِبَل المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن تنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي داخل إقليمه، بما يتفق مع الأنظمة والالتزامات الأخرى المعمول بها فيما يتعلق بأنظمة الحجز الآلي.

٧. يحق لشركات الطيران المعينة القيام بإنجاز أعمال المناولة الأرضية بنفسها فيما يتعلق بعمليات التدقيق للركاب في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة هبوط أو إقلاع الطائرات، كما أنه يخضع فقط للقيود الناتجة من متطلبات السلامة والأمن في المطار وكذلك البِنْية التحتية للمطار. وعندما تحول اعتبارات السلامة والأمن دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، فيجب أن تتمَّ إتاحة خدمات المناولة الأرضية دون تفضيل أو تمييز لأيِّ شركة طيران تقدم خدمات جوية دولية مماثلة.

٨. يحق لكلِّ شركة طيران معينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين على أساس المعاملة بالمثل، وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة، أن تختار في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر أيَّ وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمخولين من قِبَل السلطات المختصة التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر من أجل توفير خدمات المناولة، سواء بشكل كليٍّ، أو جزئيٍّ.

٩. يمكن السماح لشركات الطيران المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين أيضًا بتوفير خدمات

المناولة الأرضية المنصوص عليها في الفقرة (٧) من هذه المادة، جزئيًا، أو كليًا، لشركات الطيران الأخرى التي تخدم المطار نفسه في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر.

١٠. يجب أن تنفذ جميع الأنشطة المذكورة أعلاه وفقًا للتشريعات الوطنية المعمول بها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١٤)

الخدمات متعددة الوسائط

يُسمح لشركات الطيران المعينة لدى كلِّ طرف متعاقد باستخدام- فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي- أيِّ وسيلة للنقل البري من وإلى أيِّ نقطة في أقاليم الطرفين المتعاقدين أو دول ثالثة. ويجوز لشركات الطيران اختيار تأدية النقل البري ذاتيًا أو توفيره عن طريق ترتيبات، مثل 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 بمقدِّمي خدمة النقل المعينة.

المادة (١٥)

تحويل فائض الإيرادات

١. يمنح كلُّ طرفٍ متعاقد شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر، حقَّ التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه شركات الطيران تلك في إقليمه فيما يتعلق بمبيعات النقل الجوي، ومبيعات المنتجات والخدمات الملحقة بها، إضافة إلى الفوائد التجارية المستحقة على هذه الإيرادات (بما يشمل الفوائد المستحقة على الإيرادات التي هي بانتظار التحويل). وتتمُّ هذه التحويلات بأيِّ عملة قابلة للتحويل وفقًا للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تمَّ تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف

الرسمية، أو على أساس أسعار الصرف السائدة في سوق الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية عندما لا يكون هناك سعر صرف رسمي.

٢. بغض النظر عن الفقرة (١) من هذه المادة، فإنه يجوز للطرف المتعاقد أن يؤخر تحويل الأموال على أساس التطبيق العادل، دون تمييز أو تحيز لتشريعاتها والنصوص القانونية المعمول بها لديه، من أجل ضمان دفع الرسوم والضرائب المستحقة عن تلك الفترة عند تطبيق طلب الناقل الجوي المناسب فيما يتعلق بالنقل، شريطة ألا تؤديَ مثل هذه التدابير والإجراءات إلى تقييد غير معقول للتحويلات الواردة في هذه الاتفاقية.

٣. إذا فرض الطرف المتعاقد قيودًا على تحويل فائض الإيرادات على مصروفات شركات الطيران المعيّنة لدى الطرف المتعاقد الآخر، فيحق لهذا الأخير فرضُ قيودٍ مماثلة على شركات الطيران المعيّنة لدى الطرف المتعاقد الأول.

٤. في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم تحويل الأموال بين الطرفين المتعاقدين، فإنه يجب تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة (١٦)

اعتماد الجداول

١. يجب على شركات الطيران المعينة لدى كلِّ طرف متعاقد أن تعرض على سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للموافقة، خلال (٣٠) ثلاثين يومًا (ويجوز تخفيض هذه المدة في الأمور المتعلقة بالتشغيل) قبل بدء التشغيل، جدول رحلات للخدمات المقصودة، وتحديد عدد الرحلات، ونوع الطائرات، وفترة الصلاحية بها. وينطبق ذلك أيضًا على أيِّ تعديلات على تلك الجداول.

٢. إذا رغبت شركة الطيران المعينة بتشغيل رحلات إضافية ملحقة بجداول الرحلات المعتمدة، فيجب عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطة الطيران لدى الطرف المتعاقد المعني، والذي يجب عليه بدوره أن يقوم بدراسة ذلك الطلب بصورة إيجابية.

المادة (١٧)

التعرفات

١. يجب على كلِّ طرف متعاقد السماح بتأسيس التعرفات من قِبَل شركة الطيران بناءً على الاعتبارات التجارية في السوق، ولن يطالب أيٌّ من الطرفين المتعاقدين شركاتِ الطيران المعينة باستشارة شركات الطيران الأخرى حول التعرفات التي يفرضونها أو من المقترح فرضها.

٢. يجوز لكلِّ طرف متعاقد أن يطلب إخطارًا مسبقًا، لدى سلطات الطيران التابعة له، بالأسعار التي سيتمُّ فرضها من وإلى إقليم دولته من قِبَل شركات الطيران المعينة لدى كل من الطرفين المتعاقدين، ويمكن طلب هذا الإيداع من قبل شركات الطيران المعينة أو بالنيابة عنها في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يومًا قبل التاريخ المقترح لتنفيذها. ويمكن في الحالات المنفردة السماح بالتقديم خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وإذا سمح الطرف المتعاقد لشركة الطيران بتقديم السعر خلال مهلة أقصر، يصبح السعر نافذًا في التاريخ المقترح لحركة الرحلات الناشئة من إقليم دولة ذلك الطرف المتعاقد.

٣. باستثناء ما هو منصوص عليه في هذه المادة، لا يحق لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء أحاديٍّ لمنع تطبيق أو استمرار سعر أُقتُرح تحصيله أو تُحصله شركة طيران معينة لدى أيٍّ من الطرفين المتعاقدين لخدمات النقل الجوي الدولي.

٤. يقتصر تدخل الطرفين المتعاقدين على ما يأتي:

أ) منع التعرفات التي يشكل تطبيقها سلوكًا مضادًا للمنافسة، والتي يحتمل أو يقصد أن يكون لها تأثير في منع أو تقييد منافس أو استبعاده من الطريق.

ب) حماية المستهلكين من الأسعار العالية غير المعقولة، أو المقيدة بسبب سوء استعمال مركز مهيمن.

ج) وحماية شركات الطيران المعينة من الأسعار التي تكون منخفضة بشكل مصطنع.

٥. إذا تبيَّن لطرف متعاقد أن السعر المقترح فرضه من قِبَل شركة الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر لخدمات النقل الجوي الدولي غير متفق مع الاعتبارات الواردة في الفقرة (٤) من هذه المادة، يجب عليه أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر، مع إخطاره بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. وتُجرى هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يومًا من تاريخ تسلُّم الطلب، وعلى الطرفين المتعاقدين التعاون في تأمين المعلومات اللازمة من أجل التوصل إلى حل معقول للخلاف. وإذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن السعر الذي سبق أنْ أعُطِيَ إخطارًا بعدم الرضا بشأنه، فإنه يتعين على كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بذلُ قصارى جهدهم لوضع ذلك الاتفاق موضع التنفيذ. بدون هذا الاتفاق المتبادل على خلاف ذلك، يستمر سريان السعر المطبق سابقًا.

المادة (١٨)

تبادل المعلومات

١. يجب على سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات، بناءً على طلب الطرف المتعاقد الآخر، بأسرع ما يمكن، فيما يتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لشركات الطيران المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات إلى، وعبر، ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة، مصحوبة بالتعديلات، وأوامر الإعفاء.

٢. تقوم سلطات الطيران المدني لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، بالبيانات الدورية، أو إحصائيات الحركة الجوية المنطلقة من وإلى إقليم دولة ذلك الطرف المتعاقد الآخر، والتي يتمُّ طلبها في الحدود المعقولة.

المادة (١٩)

المشاورات

١. بروح التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مع بعضهما بعضًا من وقت لآخر، وذلك من منظور ضمان التطبيق والامتثال المرضي لأحكام هذه الاتفاقية، ويجوز لأيِّ طرف متعاقد طلب التشاور في أيِّ وقت بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية.

٢. مع مراعاة المواد (٤) و(١٠) و(١١)، تبدأ هذه المشاورات، التي يمكن أن تكون من خلال مباحثات أو مراسلات، خلال (٦٠) ستين يومًا من تاريخ تسلُّم هذا الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (٢٠)

تسوية النزاعات

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

٢. إذا لم يتمَّ التوصل إلى تسوية من خلال المفاوضات، فيُقدَّم النزاع، بناءً على طلب أيٍّ من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه، إلى لجنة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، يتمُّ تشكيلها على النحو الآتي:

أ) خلال (٦٠) ستين يومًا من تسلُّم طلب التحكيم، يعيّن كلُّ طرف متعاقد محكمًا واحدًا. ويُرشح مواطن لدولة ثالثة، والذي سيكون رئيسًا للجنة، كمحكم ثالث من قِبَل المحكمين المعنيين خلال (٦٠) ستين يومًا من تاريخ تعيين المحكم الثاني.

ب) إذا لم يتمَّ إجراءُ أيِّ تعيين خلال الفترة الزمنية المحددة أعلاه، فإنه يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال (٣٠) ثلاثين يومًا. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب إجراء التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعيَّنون من قِبَل الرئيس، أو نائب الرئيس، حسب الحالة، من مواطنين أو مقيمين دائمين في الدول الأطراف في هذه الاتفاقية.

٣. باستثناء ما هو منصوص عليه فيما بعد في هذه المادة، أو فيما تمَّ الاتفاق عليه بخلاف ذلك بين الطرفين المتعاقدين، تحدِّد لجنة التحكيم المكان الذي ستُعقَد فيه الإجراءات، وحدود اختصاصها وفقًا لهذه الاتفاقية. وتضع اللجنة إجراءات التحكيم بنفسها، ويُعقَد مؤتمر لتحديد المسائل الدقيقة الخاضعة للتحكيم خلال فترة لا تتجاوز (٣٠) ثلاثين يومًا بعد اكتمال تشكيل لجنة التحكيم.

٤. باستثناء ما تمَّ الاتفاق عليه بخلاف ذلك بين الطرفين المتعاقدين، أو ما تحدِّده لجنة التحكيم، يقدم كلُّ طرف متعاقد مذكرة خلال (٤٥) خمسة وأربعين يومًا بعد اكتمال تشكيل لجنة التحكيم. وتُسلَّم الردود خلال (٦٠) ستين يومًا بعد ذلك. تعقد لجنة التحكيم جلسة بناءً على طلب أيٍّ من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها خلال (٣٠) ثلاثين يومًا بعد أن يكون موعد الإجابات قد استُحِقَّ.

٥. تسعى لجنة التحكيم الى إعطاء قرارها كتابةً خلال (٣٠) ثلاثين يومًا بعد انتهاء الجلسة، أو في حالة عدم عقد جلسة، بعد (٣٠) ثلاثين يومًا من تقديم كلا الرَّدَّيْنِ. ويتمُّ اتخاذ القرار من خلال تصويت الأغلبية.

٦. يجوز للطرفين المتعاقدين تقديمُ طلبات للاستيضاح بخصوص القرار خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تسلُّم قرار لجنة التحكيم، ويجب إصدار الاستيضاح خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تاريخ ذلك الطلب.

٧. يلتزم الطرفان المتعاقدان بأيِّ شرط، أو حكم مؤقت، أو قرار نهائي يصدر عن لجنة التحكيم.

٨. في حال، وإذا لم يلتزم أيٌّ من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد، أو إيقاف، أو سحب أيِّ حقوق، أو امتيازات قام بمنحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد الذي أَخَلَّ بالتزاماته.

المادة (٢١)

تعديل الاتفاقية

يجوز تعديل هذه الاتفاقية من قِبَل الطرفين المتعاقدين بالاتفاق المتبادل. في شكل بروتكولات مستقلة، والتي تدخل حيز التنفيذ وفقًا للإجراءات الموضحة في المادة (٢٤) من هذه الاتفاقية، وتشكِّل جزءًا لا يتجزأ منها.

المادة (٢٢)

التسجيل

يجب تقديم هذه الاتفاقية، وأيِّ تعديلات تطرأ عليها، إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٣)

إنهاء الاتفاقية

١. يجوز لأيِّ طرف متعاقد في أيِّ وقت تقديم إخطار كتابيٍّ إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلَّغ هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي مثل هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثنيْ عشر شهرًا من تاريخ تسلُّم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتمَّ سحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة بسبب اتفاقٍ تمَّ التوصل إليه من قِبَل الطرفين المتعاقدين.

٢. وفي حال غياب إشعار تسلُّم إخطار الإنهاء من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر، يعتبر الإخطار مُسلما (١٤) أربعة عشر يومًا بعد تسلُّم الإخطار من قِبَل منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٤)

دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ من تاريخ تسلُّم آخر إشعارٍ كتابيٍ، والذي من خلاله يُخطر كلٌّ من الطرفين المتعاقدين الآخرَ عبر الطرق الدبلوماسية، أن إجراءاتهم القانونية الداخلية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ قد استُوفِيَتْ.

وإثباتًا لذلك، فإن الموقعين أدناه - بناءً على التفويض المعطَى لكلٍّ منهما من قِبَل حكومته - قد وقَّعا على هذه الاتفاقية.

حُرِّرَتْ هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية في اليوم الرابع من ديسمبر ٢٠٢٣م خلال انعقاد مؤتمر الايكان لمفاوضات النقل الجوي باللغات: العربية، والجورجية، والإنجليزية، ولكلٍّ منها ذات الحجية القانونية. وفي حال الاختلاف، يُعْتَدُّ بالنص الإنجليزي.

عن/ حكومة سلطنة عُمان

عن/ حكومة جورجيا

ملحق

جدول الطرق الجوية

القسم (١):

الطرق الجوية المشغلة من قِبَل شركات الطيران المعينة من سلطنة عمان:

من	النقاط الوسيطة	إلى	النقاط فيما وراء
أيُّ نقاط في سلطنة عُمان	أيُّ نقاط	أيُّ نقاط في جورجيا	أيُّ نقاط

القسم (٢):

الطرق الجوية المشغلة من قِبَل شركات الطيران المعينة من جورجيا:

من	النقاط الوسيطة	إلى	النقاط فيما وراء
أيُّ نقاط في جورجيا	أيُّ نقاط	أيُّ نقاط في سلطنة عُمان	أيُّ نقاط

تشغيل الخدمات المتفق عليها:

١. يحقّ لشركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين أن تقوم في أيّ/ أو جميع رحلاتها الجوية، وفق ما تراه مناسبًا، بالتشغيل في أيٍّ من الاتجاهين، أو كليْهما، أو خدمة نقاط وسيطة، ونقاط فيما وراء على الطرق الجوية بأيّ وسيلة ضم أو ترتيب، أو تخطي الهبوط في أيّ/ أو جميع النقاط الوسيطة، أو النقاط فيما وراء، أو إنهاء خدماتها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، أو في أيّ نقطة فيما وراء ذلك الإقليم أو خدمة نقاط في إقليم دولة لكلٍّ من

الطرفين المتعاقدين بأيّ وسيلة ضمٍّ ، أو نقل الحركة الجوية من أيّ طائرة تستخدمها لأيّ طائرة أخرى في أيّ نقطة أو نقاط على الطرق الجوية : أو جمع أرقام رحلات جوية مختلفة ضمن رحلة طائرة واحدة. أو استخدام الطائرات المملوكة أو المستأجرة.

٢. يحقُّ لشركات الطيران المعينة لدى أيّ من الطرفين المتعاقدين التشغيل لنقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. مجتمعة أو منفصلة. على أن تكون في رقم الرحلة نفسه. بشرط عدم ممارسة حقوق الحركة الجوية الداخلية. عدا التوقف لغير أغراض الحركة الجوية إذا سمحت بذلك قوانين وأنظمة الطرفين المتعاقدين.

٣. يجب الاتفاق على ممارسة حقوق الحرية الخامسة من قِبَل شركة أو شركات الطيران المعينة لدى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN
AND

THE GOVERNMENT OF GEORGIA

The Government of The Sultanate of Oman and the Government of Georgia (Hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective state territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

a) "**Aeronautical Authority**" means in the case of The Sultanate of Oman Civil Aviation Authority; and in the case of Georgia, the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia and/or Civil Aviation Agency; or in either case any person or body authorized to perform any function currently exercised by the said Authorities and to which this Agreement relates;

b) "**Agreed Services**" means scheduled International Air Services between and beyond the respective State territories of Georgia and the Sultanate of Oman for the transportation of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in any combination;

c) "**Agreement**" means this Agreement, the Annexes hereto, and any amendments to this Agreement or its Annexes, that shall form an integral part thereof;

e) "**Air Service**", "**Airline**", "**International Air Service**" and "**stop for non-traffic purposes**" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) "**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.

g) "**Designated Airlines**" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

h) "**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;

i) **"Marketing Carrier"** means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;

j) "**Operating Carrier**" means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;

k) "**Tariffs**" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

l) "**Territory**" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

m) "**User Charges**" means charges made to airlines by the competent Authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;

2. The **"Annex"** to this Agreement is considered an integral part thereof.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate the Agreed Services.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

a) to fly across the State Territory of the other Contracting Party without landing;
b) to make stops in the State Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
c) to make stops in the State Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.

3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the State Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, Cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the State Territory of that other Contracting Party, except as may from time to time be jointly determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the national legislation normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions

of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the State Territory of the Contracting Party designating them and that they hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

ARTICLE 4
REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in the case of failure by that airline to comply with the national legislation normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
c) it has no proof that the said airlines have their principal place of business in the State Territory of the Contracting Party designating them and hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party;
d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 of this Agreement;
e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 20 of this Agreement;

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 19.

3. Actions taken by one Contracting Party prescribed in the present Article, shall not restrict rights of another Contracting Party granted under Article 20.

ARTICLE 5
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.

3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency and capacity it offers on the Agreed Services.

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as reservation equipment, printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, ground and communications equipment for use at the airport and publicity materials, which do not have commercial value.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:

a) introduced into the State Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the State Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the State Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the State Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the State Territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the State Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the State Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 7
APPLICATION OF NATIONAL LEGISLATION

1. National legislation of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its State Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its State Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its State Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, custom clearance of production, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal national legislation shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the State Territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the national legislation provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the State Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from taxes, including import duties and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 8
CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a Marketing Carrier or as an Operating Carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.

2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.

3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.

4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the State Territory of the other Contacting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9
CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

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 Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own State Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10 (2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 19, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (1) of this Agreement.

ARTICLE 10
FLIGHT SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in 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 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 (1) of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the State Territory of the other Contracting Party may, while within the State Territory 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 an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately 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 paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 11
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under the norms of 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.

2. 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, its supplementary 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 the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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 relevant threat to the security of civil aviation.

4. 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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the 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 State Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the State Territory of that other Contracting Party.

7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its State Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. 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 12
USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 13
COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the State Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the State Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the State Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly or, at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the State Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency, in accordance with the legislation of the Contracting Parties.

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

6. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its Territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

7. The Designated Airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the State Territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (7) of this Article, each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the State Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.

9. The Designated Airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph (7) of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the State Territory of the other Contracting Party.

10. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable national legislation in force in the State Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14
INTERMODAL SERVICES

The Designated Airlines of each Contracting 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 Contracting 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 involved.

ARTICLE 15
TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, a Contracting Party may delay transfer of funds on the basis of fair, no discriminative and conscientious usage of its legislation and legislative acts, in order to ensure payment of duties and taxes for such period when the appropriate request of air carrier was applied concerning a transfer, provided that such measures and implementation do no cause unreasonable restriction of transfers mentioned in this Agreement.

3. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.

4. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 16
APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party thirty (30) days (and might be reduced in operation matters) prior to starting its operation, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 17
TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its State Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the State Territory of that Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;

b) Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.

5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent

with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach to an agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

ARTICLE 18
EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information based on request from the other Contracting Party, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the State Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 19
CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 10 and 11, 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 agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 20
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Within sixty (60) days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within sixty (60) days of the appointment of the second;

b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States Parties to this Agreement.

3. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

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

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

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

7. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.

8. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (7) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 21
MODIFICATION AND AMENDMENT OF AGREEMENT

The present Agreement may be modified and amended by the Contracting Parties by mutual agreement, in the form of separate protocols, which will enter into force according to the procedure described in Article 24 of the present Agreement and shall form an integral part thereof.

ARTICLE 22
REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, shall be submitted to the International Civil Aviation Organization .

ARTICLE 23
TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn before the expiry of this period due to the agreement reached by the Contracting Parties.

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last written notification by which the Contracting Parties have notified each other, through diplomatic channels, that their internal legal procedures for its entry into force have been fulfilled.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Riyadh (Saudi Arabia), during the ICAO International Civil Aviation Negotiation Event – ICAN2023 on this 4th day of December 2023 in the Georgian, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF THE SULTANATE OF OMAN

FOR THE GOVERNMENT
OF GEORGIA

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Sultanate of Oman

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the Sultanate of Oman	Any Points	Any Points in Georgia	Any Points

Section 2:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Georgia

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Georgia	Any Points	Any Points in the Sultanate of Oman	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the State Territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that Territory; serve points within the State Territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.

2. Designated Airlines of each Contracting Party will have the right to operate to points in the Territory of the other Contracting Party separately or in combination on the same flight number, provided no domestic traffic is carried except for own stopover traffic where permitted by the Contracting Party's laws and regulations.

3. The exercise of fifth freedom traffic by the Designated Airline(s) of both Contracting Parties on the above routes shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the two Parties.