مرســوم ســلطاني

رقــم ٦٣ / ٢٠٢٤

بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية تشيلي

نحن هيثـم بـن طـارق سلطان عمـان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية تشيلي الموقعة في مدينة كوالالمبور بتاريخ ٢٤ من أكتوبر ٢٠٢٤م،

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة،

رسمنـا بمـا هــو آت

المادة الأولـى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها، وفقا للصيغة المرفقة.

المادة الثانيـة

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

صدر في: ١٦ من جمادى الآخرة سنة ١٤٤٦هـ

الموافــق: ١٨ من ديسمبـــــــر سنة ٢٠٢٤م

هيثـم بن طـارق

سـلطان عمـان

اتفاقية

الخدمات الجوية

بين

حكومة سلطنة عُمان

وحكومة جمهورية تشيلي

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جمهورية تشيلي، المشار إليهما فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين"،

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

ورغبة منهما في إبرام اتفاقيةٍ مكمِّلةٍ للمعاهدة المذكورة، بغرض إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين إقليميْهما، وما وراءهما؛

قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)

التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتضِ سياق النصِّ خلافَ ذلك:

(أ) يُقصد بمصطلح "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤م، وتشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب

المادتين (٩٠) و(٩٤) من المعاهدة؛ بالقدر الذي تكون هذه الملاحق، والتعديلات قد تمَّ التصديق عليها، أو أصبحت سارية لكلا الطرفين المتعاقدين.

(ب) يُقصَد بمصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان، هيئةُ الطيران المدني، وأيّ شخص، أو جهة مفوضة بإنجاز أيٍّ من الصلاحيات المنوطة حاليًا من قِبَل الهيئة سالفة الذكر، أو صلاحيات مماثلة. وبالنسبة لحكومة جمهورية تشيلي، مجلس إدارة الطيران المدني، وأيّ شخص، أو هيئة يخول ممارسة الصلاحيات المنوطة حاليًا بالسلطة المذكورة، أو صلاحيات مماثلة.

(ج) يقصد بمصطلح "شركات الطيران المعيّنة" شركات الطيران التي تم تعيينها وترخيصها وفقًا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.

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

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

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

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

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

(ط) يُقصَد بمصطلح "جدول الطرق" جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، وأيّ تعديلات تدخل عليه يتمُّ الاتفاق عليها وفقًا لأحكام المادة (٢٢) من هذه الاتفاقية.

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

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

المادة (٢)

منـح الحقـوق

١. يَمنَح كلُّ طرف متعاقد الطرفَ المتعاقدَ الآخرَ الحقوقَ المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض إقامة، وتشغيل خدمات جوية دولية مجدولة على الطرق المحددة في جداول الطرق المحددة في هذه الاتفاقية، ويُطلق على هذه الخدمات والطرق فيما بعد ب "الخدمات المتفق عليها"، و"الطرق المحددة" على التوالي، وتتمتع شركات الطيران

المعينة من قِبَل كلِّ طرف متعاقد، عند تشغيل الخدمة المتفق عليها على طريق محدد، بالحقوق الآتية:

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

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

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

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

٣. يحقُّ لشركات الطيران المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين استخدامُ جميع الخطوط الجوية، والمطارات الدولية، والمرافق الأخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، على أساس غير تمييزي.

المادة (٣)

تعيين شركات الطيران

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

٢. عند تسلم أيِّ تعيين، يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و(٤) من هذه المادة، منحُ شركات الطيران المعينة تراخيصَ التشغيل اللازمة دون تأخير.

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

٤. يحق لكلٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، أو أن يفرض تلك الشروط التي قد يعتبرها ضرورية لممارسة شركة الطيران المعينة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية، في حال لا يكون فيها ذلك الطرف المتعاقد مقتنعًا بأن السيطرة الفعلية لشركة الطيران تكمن لدى الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران، أو لدى مواطنيه.

٥. عندما يتمُّ تعيين وترخيص شركة الطيران على هذا النحو، يجوز لها البدء بتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقًا للأحكام ذات الصلة المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة (٤)

إلغاء أو تعليق العمل بتراخيص التشغيل

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

(أ) في حالة عدم الاقتناع بأن السيطرة الفعلية لشركة الطيران تلك، تكمن في الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران، أو لدى مواطني هذا الطرف المتعاقد.

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

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

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

٣. في حالة اتخاذ إجراء من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه المادة، لا يجوز الإخلال بحقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب المادتين (١٨) و (١٩) من هذه الاتفاقية.

المادة (٥)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. تُعفَى الطائرات المشغلة على الخدمات الجوية الدولية، من قِبل شركات الطيران المعينة لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين، وكذلك إمدادات الوقود وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات المعتادة للطائرات ومخازن الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) التي ليس لها قيمة تجارية، والتي يتمُّ إدخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو تؤخذ على متن طائرة في ذلك الإقليم، ويقصد بها للاستخدام فقط من قِبَل أو في طائرة شركة الطيران تلك ، من الرسوم الجمركية، والضرائب ورسوم التفتيش، أو رسوم أو ضرائب مشابهة ، وذلك في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، على الرغم من أن هذه الإمدادات سيتم استخدامها من قبل هذه الطائرات على الرحلات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. البضائع المعفاة يمكن تفريغها فقط وفقاً لموافقة سلطات الجمارك لدولة الدخول.

٢. تُعفَى شركاتُ الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين من دفع الرسوم الجمركية، والضرائب، والرسوم الأخرى فيما يتعلق بالأجهزة المكتبية، والزي الرسمي، والمواد الإعلانية، والهدايا التذكارية، ووثائق إيرادات شركات الطيران مثل تذاكر السفر، وفاتورة الخطوط الجوية، والقرطاسيات المطبوعة، فضلا عن معدات الأرض، والاتصالات المخصصة للاستخدام في المطار فقط. قائمة هذه المواد تتمُّ الموافقة عليها من قِبَل الجهات المختصة في دولة الدخول.

المادة (٦)

تطبيق القوانين واللوائح

١. تطبَّق قوانين ولوائح كلٍّ من الطرفين المتعاقدين على ملاحة وتشغيل طائرات شركات الطيران المعينة من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين في أثناء الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو البقاء فيه، أو المغادرة منه، أو العبور فوقه.

٢. تُطبق قوانين ولوائح كلٍ من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بوصول ومغادرة الركاب وطاقم الطائرة والحمولة والبريد إلى ومن إقليمه (لاسيما اللوائح المتعلقة بجوازات السفر والجمارك والعملة وإجراءات الصحة والحجر الصحي) على الركاب وطاقم الطائرة والحمولة عند الوصول إلى أو المغادرة من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين على طائرات شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر.

٣. تمتثل شركات الطيران المعينة من قِبَل كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بقوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى إقليمها، أو إخراجها منها، وذلك في أثناء دخول، أو وجود، أو مغادرة طائراتِها إقليمَ ذلك الطرف المتعاقد.

المادة (٧)

المبادئ الحاكمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها

١. يجب أن تكون هناك فرص عادلة ومتساوية لشركات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها، والتنافس بشأنها، على الطرق المحددة بين إقليميهما.

٢. يتمُّ تحديد سعة الخدمات الجوية المقدمة من قِبَل شركات الطيران المعينة بحرية من قِبَل كلٍّ منهما.

٣. لا يجوز لأيِّ طرف متعاقد أن يحدِّد من جانب واحد حجمَ حركة النقل أو تردد أو انتظام الخدمة أو نوع الطائرات أو نوع التشغيل المقدم من قبل شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك باستثناء الأسباب التي تتعلق بالجمارك، والأمور الفنية، والتشغيلية، والصحية أو الأسباب البيئية المدرجة رسميًّا وفقًا لأحكام المادة (١٥) من المعاهدة، بحيث تكون دائمًا على أساس غير تمييزي.

٤. يجب على الطرفين المتعاقدين تبنِّي التدابير التي تقتضيها ولايتهم القضائية لمنع أيِّ شكلٍ من أشكال التمييز أو الممارسات غير العادلة، والتي تؤثر على القدرات التنافسية لشركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٥. على كلِّ طرف متعاقد تقليصُ الأعباء الإدارية على شركات الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر، والمتعلقة بمتطلبات، وإجراءات الإيداع، وأن يضمن تطبيق تلك المتطلبات على أساس غير تمييزي.

المادة (٨)

ممثلو شركات الطيران

١. يمنح كلُّ طرف متعاقد شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر، على أساس المعاملة بالمثل، الحق في الاحتفاظ على مكاتب وموظفين إداريين وتجاريين وفنيين

مختارين من بين مواطني أي من الطرفين المتعاقدين، أو كلاهما حسب الضرورة لمتطلبات أيِّ شركة طيران مُعينة على النقاط المحددة في جدول الطرق في إقليمه.

٢. يُسمَح بتوظيف مواطني دولة ثالثة في إقليم أيٍّ من الطرفين المتعاقدين بموجب ترخيص من السلطات المختصة.

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

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

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

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

٧. يحق لشركات الطيران المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تدفع النفقات المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية، أو شريطة أن يكون ذلك وفقًا لأنظمة العملة المحلية، بعملات قابلة للتحويل الحر.

المادة (٩)

الفرص التجارية

١. يحقُّ لشركات الطيران المعينة أداء خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر (ويطلق عليها فيما بعد بـ"خدمات المناولة الذاتية ")، أو اللجوء للاختيار من بين المورِّدين المتنافسين من يقدّم هذه الخدمات. وتخضع هذه الخدمات فقط للقيود المادية الناتجة عن اعتبارات سلامة المطارات. وفي الحالات التي تحول فيها هذه الاعتبارات دون القيام بالمناولة الذاتية، تكون الخدمات الأرضية متاحة على أساس متساوي لجميع شركات الطيران. وتستند الرسوم المطبقة في هذا الشأن إلى تكاليف الخدمات المقدمة، وتكون هذه الخدمات مماثلة لنوع، وجودة الخدمات التي يمكن توفيرها إذا كانت المناولة الذاتية ممكنة.

٢. يمكن لأيِّ شركة طيران معينة من قِبَل كلا الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات تسويقية تعاونية عند تشغيل، أو تنفيذ الخدمات الممنوحة في الطرق المتفق عليها، ويشمل ذلك حجز المساحات، واتفاقات الرموز المشتركة مع الناقلات الوطنية المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين، أو شركة أو شركات الطيران لدى طرف ثالث، شريطة الآتي:

(أ) أن يكون لدى شركة الطيران في مثل هذه الترتيبات حقوقُ النقل الجوي.

(ب) أن يوضَّح للمشتري، أو مستخدم الخدمة في تذاكر شركة الطيران، أو في أيِّ مستندات أخرى متعلقةٍ بشروط حركة النقل الجوي أو بوليصة الشحن

الجوي شركةُ الطيرانِ التي سوف تعمل فعليًّا بكل جزء من الخدمة، والتي سوف تدخل معه في علاقة تجارية – تعاقدية.

٣. في تشغيل، أو تنفيذ الخدمات المعتمدة على الطرق المتفق عليها، يجوز لأيِّ شركة طيران معينة من قِبَل كلا الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات تجارية، ويشمل ذلك استبدال الطائرات، واستئجار الطائرات بدون الطاقم، والتأجير من الباطن، والتبادل أو التأجير بالساعات، واستئجار الطائرات مع الطاقم، سواء تضمن ذلك أو لم يتضمن التأمين والصيانة مع شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين أو شركة، أو شركات الطيران لطرف ثالث، بحيث تخضع للأحكام التشغيلية والمتعلقة بأمن الطيران المشار إليها في هذه الاتفاقية.

المادة (١٠)

الموافقة على الجداول

على شركات الطيران المعينة لكلِّ طرف متعاقد أن تسلِّم جداولَ الرحلات، متضمنةً نوع الطائرات المراد استخدامها إلى سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر للموافقة، أو التسجيل، وذلك قبل (٣٠) ثلاثين يومًا على الأقل من تشغيل الخدمات المتفق عليها، وفقًا للقوانين المحلية واللوائح، وينطبق ذلك أيضًا على أيِّ تغييرات على جداول الرحلات.

المادة (١١)

التعرفـــات

١. يجب على شركات الطيران المعينة من قِبَل أيٍّ من الطرفين المتعاقدين تحديد التعرفات الخاصة بالنقل الجوي، ويقتصر التدخل من قِبَل الطرفين المتعاقدين على ما يأتي:

(أ) منع التعرفات أو الممارسات التميزية بشكل غير معقول.

(ب) حماية المستهلكين من التعرفات المرتفعة بشكل غير معقول، أو المقيّدة بسبب استغلال وضع مهيمن.

(ج) حماية شركات الطيران من التعرفات المنخفضة بشكل مصطنع بسبب الدعم أو الإعانات الحكومية المباشرة أو غير المباشرة.

٢. لا يجوز لسلطات الطيران لأيٍّ طرف متعاقد أن يتخذ إجراءً أحاديًّا لمنع تنفيذ تعرفة مقترحة، أو استمرار تعرفة فعلية لشركة طيران معينة من قِبَل كلا الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة.

٣. يجب أن تقدَّم التعرفة المقترحة لشركات الطيران المعنية التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين من إقليمَيْهما إلى سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، والتسجيل.

٤. إذا استنتجت إحدى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين أن التعرفة المقترحة، أو أن التعرفة المطبَّقة لا تتوافق مع ما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من هذه المادة، فيجب عليها إخطار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضائها في أقرب فرصة

ممكنة، وعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بذل قصارى جهدِهما لتسوية المسألة. ويمكن لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين طلب عقد مفاوضات، ويجب أن تعقد تلك المفاوضات في مدة أقصاها (٣٠) ثلاثون يومًا بعد تسلُّم الطلب، ويجب على الطرفين المتعاقدين التعاونُ في تأمين المعلومات اللازمة -على نحو معقول- لحلِّ تلك المسألة. وإذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن التعرفة محلِّ الخلاف، والتي تمَّ الإخطار بشأنها، فيجب على الطرفين المتعاقدين بذلُ قصار جهدِهما لوضع ذلك الاتفاق موضع التنفيذ، ودون التوصل إلى مثل هذا الاتفاق المشترك، تظل التعرفة سارية المفعول.

المادة (١٢)

تبـادل المعلومات

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

٢. يتعين على كل طرف متعاقد أن يضمن قيام شركات الطيران المعينة من قبله بتزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بإحصائيات متعلقة بالحركة الجوية المحمولة على الخدمات المتفق عليها، مُبينة فيها نقاط الصعود والنزول.

المادة (١٣)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعترف بسريانها لدى أحد الطرفين المتعاقدين، والتي لا تزال نافذة، يُعترف بسريانها من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الواردة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تمَّ الإصدار، أو الاعتراف بهذه الشهادات أو التراخيص تعادل، أو تفوق المعايير الأدنى التي أعدت، أو يمكن أن تُعد بموجب المعاهدة. ومع ذلك، يحتفظ كلُّ طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف لغرض الرحلات الجوية فوق إقليمه بشهادات الأهلية، والتراخيص الممنوحة لمواطنيه، أو المعترف بسريانها لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

المادة (١٤)

السلامة الجوية

١. يجوز لكلِّ طرف متعاقد أن يطلب المشاورات في أيِّ وقتٍ بشأن معايير السلامة المطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بمرافق الطيران، وطاقم

الطيران، والطائرات وتشغيل الطائرات. ويجب أن تعقد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يومًا من ذلك الطلب.

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

٣. طبقًا للمادة (١٦) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضًا أن أي طائرة مشغلة من قِبَل أو نيابة عن شركة طيران تابعة لأحد الطرفين على خدمات إلى أو من إقليم الطرف الآخر، وفي أثناء الوجود في إقليم الطرف الآخر، فإنه يجوز أن تخضع لفحص من قِبَل الممثلين المفوضين من الطرف الآخر، شريطة ألا يتسبب هذا في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرات. وبغض النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة (٣٣) من المعاهدة، والمادة (١٣) من هذه الاتفاقية، فإن الغرض من هذا الفحص هو التحقق من سريان وثائق الطائرة ذات الصلة وتراخيص طاقمها، وأن معدات الطائرة وحالة الطائرة تتفق مع المعايير المعدة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة.

٤. عندما يكون الإجراء العاجل ضروريًّا لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كلُّ طرف متعاقد بحقِّ القيام فورًا بتعليق، أو تغيير ترخيص التشغيل لشركة، أو شركات طيران الطرف المتعاقد الآخر.

٥. يُوقَف أيُّ إجراء يتخذه أحدُ الطرفين المتعاقدين وفقًا للفقرة (٤) أعلاه، حالَ انتهاء سبب اتخاذ ذلك الإجراء.

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

المادة (١٥)

أمـن الطيران

١. بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما لبعضهما بعضًا لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة يشكل جزءًا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد عمومية حقوقهما، والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمتثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، الموقّعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقّعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع أعمال العنف

غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقّعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة بالمطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقّع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م، ومعاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في ١ مارس ١٩٩١م، وأي اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تنظم أمن الطيران المدني، وتكون ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

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

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

٤. يوافق كلُّ طرف متعاقد على أنه قد يُطلب من مشغلي الطائرات هؤلاء التقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه، والمطلوبة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو المغادرة من، أو خلال التواجد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويجب

على كلِّ طرف متعاقد التأكد من تطبيق التدابير المناسبة بشكل فعال في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة المحمولة باليد، والأمتعة، والحمولة، ومخازن الطائرات، قبل وفي أثناء الركوب أو التحميل. كما يجب على كلِّ طرف متعاقد أن يأخذ في الاعتبار لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر بشأن التدابير الأمنية المعقولة والخاصة لمواجهة تهديد معين.

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

المادة (١٦)

تحويل الإيرادات

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

٢. إذا فرض الطرف المتعاقد قيودًا على تحويل فائض الفواتير على مصروفات شركة الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر، فيكون لهذا الأخير الحق في فرض قيود مماثلة على شركة الطيران المعينة من قِبَل الطرف المتعاقد الأول.

المادة (١٧)

رسوم المستخدمين

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

المادة (١٨)

المشاورات

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

٢. يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يطلب مشاورة كتابةً، والتي يجب أن تبدأ خلال (٦٠) ستين يومًا من تاريخ تسلُّم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة.

المادة (١٩)

تسوية المنازعات

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

٢. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال المفاوضات، يجوز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص، أو جهة للفصل فيه، فإذا لم يتفقا على ذلك، يقدَّم الخلافُ بناءً على طلب أيٍّ من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه إلى هيئة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، يرشح واحدًا منهم كلٌّ من الطرفين المتعاقدين، والثالث يعيّنه المحكِّمان المعيَّنان. وعلى كلٍّ من الطرفين المتعاقدين أن يعيِّن محكمًا خلال (٦٠) ستين يومًا من تاريخ تسلُّمِ أيٍّ من الطرفين المتعاقدين من الآخر، عبر القنوات الدبلوماسية، إخطارَ طلبِ تحكيمِ الخلافِ من قِبَل هذه الهيئة، وسيتمُّ تعيين المحكم الثالث خلال (٦٠) ستين يومًا أخرى. فإذا تعذر على أيٍّ من الطرفين المتعاقدين تعيينَ محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بناءً على طلب أيٍّ من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم، أو محكمَيْنِ حسب مقتضى الحال، ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث مواطنًا لدولة ثالثة، وأن يرأس هيئة التحكيم.

٣. باستثناء ما هو منصوص عليه فيما بعد في هذه المادة، أو خلاف ذلك كما هو متفق عليه من قِبَل الطرفين المتعاقدين، تحدِّد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها القضائية وفقًا

لهذه الاتفاقية، وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها. بناءً على طلب من هيئة التحكيم، أو بناءً على طلب أيٍّ من الطرفين المتعاقدين، يعقد مؤتمر لتحديد المسائل التي يتعيَّن التحكيم فيها، والإجراءات المحددة الواجب اتباعُها في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يومًا بعد تشكيل هيئة التحكيم بالكامل.

٤. باستثناء ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان، أو وجَّهتْه هيئة التحكيم، يقدم كلٌّ من الطرفين المتعاقدين مذكرةً خلال (٤٥) خمسة وأربعين يومًا بعد التشكيل الكامل لهيئة التحكيم، وتكون الإجابات واجبة التسليم خلال (٦٠) ستين يومًا بعد ذلك. وتعقد هيئة التحكيم جلسة بناءً على طلب أيٍّ من الطرفين المتعاقدين، أو وفقًا لتقديرها خلال (٣٠) ثلاثين يومًا من طلب الإجابات.

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

٦. يجوز أن يقدِّم الطرفان المتعاقدان طلباتٍ لتوضيح القرار خلال (١٥) خمسة عشر يومًا بعد تسلُّمه، ويصدر هذا التوضيح خلال (١٥) خمسة عشر يومًا من تقديم هذا الطلب.

٧. يكون قرار هيئة التحكيم ملزِمًا لكلا الطرفين المتعاقدين.

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

المادة (٢٠)

المعاهدات المتعددة الأطراف

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

المادة (٢١)

عدم التمييز

يتفهم الطرفان المتعاقدان أن هذه الاتفاقية مبنية على مبدأ المعاملة بالمثل لعدم التمييز، بمعنى أنه على كلِّ طرف متعاقد منحُ الطرف المتعاقد الآخر معاملة متساوية، وغير تمييزية فيما يتعلق بشركات الطيران المعينة من كلِّ طرف متعاقد، خاصة فيما يتعلق بالحقوق، والالتزامات المنصوص عليها في هذا الاتفاقية، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر: الضرائب، التعرفات، الأسعار، الفرص التجارية، الأمن، استخدام المطارات، تخصيص الخانات، أو ممارسة حقوق النقل المتفق عليها في هذه الاتفاقية، والملحق المرفق بها.

المادة (٢٢)

التعديـــلات

١. إذا اعتبر أيٌّ من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب تعديل أيِّ حكم من هذه الاتفاقية بما في ذلك جدول الطرق الذي يعتبر جزءًا من الاتفاقية، فإنه يجب طلب المشاورات

وفقًا للمادة (١٨) من هذه الاتفاقية. ويمكن أن تتمَّ هذه المشاورات عن طريق تبادل الاتصالات.

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

المادة (٢٣)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

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

المادة (٢٤)

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأيٍّ من الطرفين المتعاقدين في أيِّ وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابةً بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية، يتمُّ إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة، تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثني عشر شهرًا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بالتوافق قبل انتهاء هذه الفترة، وفي غياب إقرار التسليم من قِبَل الطرف المتعاقد الآخر يعتبر الإخطار مسلَّمًا بعد (١٤) أربعة عشر يومًا من تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة (٢٥)

الدخول إلى حيز التنفيذ

تتمُّ الموافقة رسميًّا على هذه الاتفاقية وفقًا للمتطلبات القانونية لدى كلِّ طرفٍ متعاقد، وتدخل حيز التنفيذ في تاريخ تسلُّم ثاني الإخطارين اللّذين يفيد فيهما الطرفان المتعاقدان رسميًّا بعضَهما بعضًا بشأن استكمالهما الإجراءاتِ الداخليةَ المعنيةَ بهذا الغرض.

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

حُرِّرَتْ هذه الاتفاقية في **مدينة كوالالمبور، ماليزيا في اليوم الرابع والعشرين من أكتوبر ٢٠٢٤م خلال انعقاد مؤتمر الايكان لمفاوضات النقل الجوي** ، من نسختين أصليتين باللغات: العربية، والأسبانية، والإنجليزية، وجميع النصوص ذات حجية متساوية. وفي حالة وجود أيِّ خلاف في تفسير أو تطبيق الاتفاقية، فإنه يعتدُّ بالنص الإنجليزي.

عن حكومة	**عن حكومة**
سلطنة عُمان	**جمهورية تشيلي**

الملحق

جدول الطرق رقم (١)

الطرق المشغلة من قِبَل شركات الطيران المعيّنة لحكومة سلطنة عُمان:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في سلطنة عُمان	أيّ نقاط	نقاط في تشيلي	أيّ نقاط

جدول الطرق رقم (٢)

الطرق المشغلة من قِبَل شركات الطيران المعينة لحكومة جمهورية تشيلي:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في تشيلي	أيّ نقاط	نقاط في سلطنة عُمان	أيّ نقاط

ملاحظات:

١. يجوز لشركات الطيران المعينة من قِبَل كلا الطرفين المتعاقدين إلغاء الهبوط في جميع أو أيّ من رحلاتها، في أيٍّ من النقاط الواردة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه، بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود (١).

٢. يمكن لأيٍّ من شركات الطيران المعينة في أيٍّ، أو جميع الرحلات اختيار ما يأتي:

(أ) دمج أرقام الرحلات المختلفة في التشغيل الواحد للطائرة.

(ب) ممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة عبر النقاط فيما وراء والنقاط الوسطية، ونقاط في إقليمَي الطرفين المتعاقدين في جدول الطرق بأيٍّ وسيلة ضمٍّ، وبأيِّ ترتيب.

(ج) ممارسة حقوق النقل للحرية السابعة فقط لخدمات الشحن.

(د)حذف التوقف في أيِّ نقطة، أو نقاط.

(هـ) تحويل الحركة الجوية من أيٍّ من طائراتها إلى أيٍّ من طائرتها الأخرى، وفي أيِّ نقطة في جدول الطرق سواء كان نقلا للركابِ والشحنِ والبريدِ، أو يكون حصريًا لنقل الشحن من إحدى الطائرات إلى طائرة أخرى، أو عدة طائرات بخلاف تلك المستخدمة على الطرق نفسها قبْل التوقف، سواء كانت هذه طائراتها الخاصة، أو كانت مشغلة ضمن الفئات المحددة في المادة (٩).

(و) التشغيل إلى نقاط فيما وراء أيٍّ من إقليميهما مع، أو بدون تغيير الطائرة ، أو رقم الرحلة، ويمكن إبقاء تقديم تلك الخدمات للجمهور كخدمة مباشرة.

بدون قيود فيما يتعلق بالطرق والتردُّد، ومواد الطائرة سواء أكانت خاصة بها أم بالتعاقد أم كانت مستأجرة.

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

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Republic of Chile, 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, and

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

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

(b) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions; and in the case of the Government of the Republic of Chile, the Civil Aeronautics Board and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said authority or similar functions.

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

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

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

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

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

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

(i) The term "Route Schedule" means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 22 of this Agreement.

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

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

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled International Air Services over the routes specified in the Route Schedule attached to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called the

"Agreed Services" and the "Specified Routes" respectively. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an Agreed Service on a Specified Route, the following rights:

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

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

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

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

3. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to use all airways, international airports, and other facilities in the Territory of the other Contracting Party on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3
DESIGNATION OF AIRLINES

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

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

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

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

5. When an Airline has been so designated and authorized, it may commence operation of the Agreed Services in accordance with the relevant provisions of this Agreement and with minimum procedural delay.

ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS

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

   (a) in any case where it is not satisfied that effective control of that Airline is vested in the Contracting Party designating the Airline or in the nationals of such Contracting Party; or

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

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

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

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Articles 18 and 19 of this Agreement shall not be prejudiced.

ARTICLE 5
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operating 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) 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 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. The Designated Airlines of both Contracting Parties shall be exempted from payment of customs duties and taxes and other charges in respect of office equipment, uniforms, advertising materials, souvenirs, Airline revenue documents such as tickets, airways bill, printed stationery, as well as ground and communications equipment intended solely for use at the airport. The list of such items shall be approved by the competent authorities of the state of entrance.

ARTICLE 6
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

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

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

3. Airlines designated by each Contracting Party shall comply with the laws of the other Contracting Party as to the admission to, or taking out from its Territory of animals and plants, while its aircraft enter into, stay in, or depart from the Territory of that Contracting Party.

ARTICLE 7
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

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

2. The capacity of International Air Services offered by the Designated Airlines shall be determined freely by each of them.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, sanitary or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article (15) of the Convention and always on a non-discriminatory basis.

4. Each Contracting Party shall adopt all such measures as required within their jurisdiction to prevent any form of discrimination or unfair competition practices affecting the competitiveness of the Airlines of the other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on Designated Airlines of the other Contracting Party and ensure that such burdens and procedures are applied upon a non-discriminatory basis.

ARTICLE 8
AIRLINES REPRESENTATIVES

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

Contracting Parties as may be necessary for the requirements of any Designated Airline.

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

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

4. The number of such personnel, established on agreement between the Designated Airlines, shall comply with the laws and regulations of each Contracting Party.

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

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

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

ARTICLE 9
COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground-handling services in the Territory of the other Contracting Party (hereinafter "self-handling services") or, at its option, select among competing agents for such services. These services shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling services, ground services shall be available on an equal basis to all

airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

2. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any Designated Airline of either Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing, with Designated Airlines of either Contracting Party or an airline or airlines of a third country, provided that:

   (a) the Airlines in such arrangements hold the corresponding air traffic rights; and

   (b) the airline tickets and any other document regarding the conditions of the air transportation or air waybills state clearly to the buyer or user of the service, the airline that will actually operate each segment of the service, and the airline with which the commercial-contractual relation will be established.

3. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any Designated Airline of either Contracting Party may also enter into commercial arrangements such as aircraft exchange, dry leases, aircraft subleases, interchange or lease for hours, and wet leases, whether or not they include insurances and maintenance with Designated Airlines of either Contracting Party or an airline or airlines of a third country, subject to the compliance of operational and aviation security provisions referred to in this Agreement.

ARTICLE 10
APPROVAL OF TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit the flight timetables, including the types of aircraft to be used, for approval or registration to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days prior to the operation of the Agreed Services, in accordance with the local laws and regulations. This shall likewise apply to later changes to the flight timetables.

ARTICLE 11
TARIFFS

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall establish the tariffs for air transportation. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

   (a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

   (b) consumer protection from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

   (c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Neither Aeronautical Authority of the Contracting Parties shall take unilateral action to prevent the introduction of a proposed tariff or a tariff charged by a Designated Airline of either Contracting Party, except as set out in paragraphs 3 and 4 of this Article.

3. Tariffs to be charged to or from its Territory by the Designated Airlines of either Contracting Party shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party or to the corresponding entities for notification or registration.

4. If either Aeronautical Authority of the Contracting Parties believes that the tariff proposed or in effect is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall make their best effort to settle the issue. Each Contracting Party may request consultations. 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 a reasonable resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall make its best effort to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall remain in force.

ARTICLE 12
EXCHANGE OF INFORMATION

1. Each Contracting Party shall ensure that its Designated Airlines provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, as far 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 ensure its Designated Airlines provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the Specified Routes for the purpose of the Agreed Services showing the points of embarkation and disembarkation.

ARTICLE 13
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

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

ARTICLE 14
AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 above, which meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an Airline of one Contracting Party, on service to or from the Territory of another Contracting Party, may, while within the Territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention and Article 13 of this Agreement, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

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

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

ARTICLE 15
AVIATION SECURITY

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

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within,

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

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

ARTICLE 16
TRANSFER OF EARNINGS

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

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

ARTICLE 17
USER CHARGES

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

ARTICLE 18
CONSULTATIONS

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

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

ARTICLE 19
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20
MULTILATERAL CONVENTIONS

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

ARTICLE 21
NON-DISCRIMINATION

The Contracting Parties understand that this Agreement is based on the Principle of Mutual Non-Discrimination, in terms that each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party an equal and non-discriminatory treatment concerning the Airlines designated by each Contracting Party, particularly in relation to the rights and

obligations set forth in this Agreement, including, but not limited to, taxes, tariffs, prices, commercial opportunities, security, use of airports, assignment of slots, or the exercise of the traffic rights agreed in this Agreement and its Annex.

ARTICLE 22
AMENDMENTS

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

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

ARTICLE 23
REGISTRATION WITH THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

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

ARTICLE 24
TERMINATION OF THE AGREEMENT

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

ARTICLE 25
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be formally approved according to the legal requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the date of receipt of the second of the two notifications by which the Contracting Parties communicate officially to each other the completion of their respective internal procedures provided for this purpose.

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

Done at **Kuala Lumpur, Malaysia, during the ICAO International Civil Aviation Negotiation Event – ICAN2024 on this 24thday of October 2024** in duplicate in the Arabic, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In the event of there being any dispute as to the interpretation or the application of the Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHILE

THE ANNEX

ROUTE SCHEDULE 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 the Sultanate of Oman	Any points	Points in Chile	Any points

ROUTE SCHEDULE 2

Routes to be operated by the Designated Airlines of the Government of the Republic of Chile:

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Chile	Any points	Points in the Sultanate of Oman	Any points

Notes:

1. The Designated Airlines of both Contracting Parties 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).
2. Each Designated Airline may, on any or all flights and at its option:
   (a) combine different flight numbers within one aircraft operation;
   (b) serve with full fifth freedom traffic rights behind, intermediate, beyond points, and points in the Territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
   (c) serve with up to seventh freedom traffic rights for only cargo services;
   (d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any other of its aircraft at any point on the routes, whether it is the traffic of passengers, cargo, and mail, or exclusively the traffic of cargo from one aircraft to another or to several aircraft other than those used over the same route before the stop, whether these are its own aircraft or operated under any of the modalities specified in Article 9;

(f) serve points behind any point in its Territory, with or without change of aircraft or flight number, and may hold out and advertise such services to the public as direct services.; and

without limitations regarding routes, frequencies, and flying material that can be its own, hired, or chartered.