مرســـوم ســـلطاني

رقـم ٢٠٢٦/٧٥

بالتصديق على اتفاقية تطوير ربط السكك الحديدية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

نحن هيثـم بـن طـارق سلطان عمـان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقيـة تطويـر ربـط السكك الحديديـة بيـن حكومـة سلطنـة عمـان وحكومة دولـة الإمارات العربية المتحدة، الموقعة بتاريخ ٢١ من يونيو ٢٠٢٦م،

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة،

رسمنـا بمـا هـو 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: ٢١ من ربيع الأول سنة ١٤٤٨هـ

الموافـق: ٣ من سبتمبـــر سنة ٢٠٢٦م

هيثـم بن طـارق

سـلطان عمـان

اتفاقية

تطوير ربط السكك الحديدية

بين

حكومة سلطنة عمان

وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

إن حكومة سلطنة عمان ممثلة في وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات (ويشار إليها فيما بعد بـ"**سلطنة عمان**")، وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة ممثلة في وزارة الطاقة والبنية التحتية (ويشار إليها فيما بعد بـ"**الإمارات**")، (ويشار إليهما معا فيما بعد بـ"**الطرفين**")،

رغبة منهما في تطوير وربط السكك الحديدية بينهما (ويشار إليه فيما بعد بـ" **المشروع** ")،

وإدراكاً بأن الشركة العمانية للقطارات ش.م.م هي شركة سكك حديدية مختصة في تنفيذ النقل بالسكك الحديدية في سلطنة عمان،

وإدراكاً بأن شركة الاتحاد للقطارات ش.م.ع قامت مسبقا بتطوير شبكة سكك حديدية في الإمارات تتألف من المرحلة الأولى لسكة الحديد من حبشان وشاه إلى الرويس والمرحلة الثانية لسكة الحديد من الغويفات إلى إمارة الفجيرة (ويشار إليها فيما بعد بـ"**شبكة السكك الحديدية القائمة**")،

وإدراكاً بأن كافة السكك الحديدية في الإمارات تنظم وفقا لأحكام القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ٢٠٢٠ بشأن تنظيم السكك الحديدية، واللائحة التنفيذية للقانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ٢٠٢٠ بشأن تنظيم السكك الحديدية الصادرة بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (٥) لسنة ٢٠٢٢،

وإدراكاً بأن شركة قطارات عمان وشركة الاتحاد للقطارات قد كونتا شراكة لإنشاء وتطوير وتشغيل وصيانة المشروع،

عليه، فقد أبرم الطرفان هذه الاتفاقية من أجل تسهيل تطوير المشروع، واتفقا على ما يأتي:

المادة (١)

التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، يكون للكلمات والعبارات الآتية المعنى المبين قرين كل منها، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

(أ) "**مجلس المنازعات المشترك**" يقصد به المعنى الوارد في الفقرة (٣) من المادة (٢١) من هذه الاتفاقية.

(ب) "**التغيير في التشريعات ذات الصلة**" يعني (١) إصدار أو اعتماد أي تشريع جديد ذي صلة، أو (٢) تعديل أو إلغاء أي تشريع ذي صلة، أو (٣) التغيير في تفسير أو تطبيق أي تشريع ذي صلة، وذلك في كل حالة مطبقة من قبل أي من الطرفين.

(ج) "شركة الاتحاد للقطارات" تعني شركة الاتحاد للقطارات ش.م.ع، وهي شركة مساهمة عامة مملوكة بالكامل من قبل الحكومة الاتحادية لدولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة إمارة أبوظبي، وتم تأسيسها بموجب القانون الاتحادي رقم (٢) لسنة ٢٠٠٩.

(د) "شركة عمان للقطارات" تعني شركة عمان للقطارات ش.م.م وفق ما ورد في ديباجة هذه الاتفاقية.

(هـ) "**البروتوكول التكميلي**" يعني أي أحكام تابعة لهذه الاتفاقية تتضمن تفاصيل فرعية لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية يتفق عليه الطرفان كتابة وفقا لأحكام البند (٢) من المادة (٢٣) من هذه الاتفاقية.

(و) "**التراخيص الحكومية**" تعني جميع التراخيص والموافقات والتصاريح والإعفاءات والامتيازات والأذونات وشهادات عدم الممانعة من أي جهة حكومية لدى الطرفين، والتي تعد ضرورية لإنشاء أو تشغيل السكك الحديدية.

(ز) "**الغرفة**" تعني غرفة التجارة الدولية.

(ح) "**القواعد**" تعني قواعد مجلس تسوية المنازعات لدى الغرفة المعمول بها اعتبارا من ١ أكتوبر ٢٠١٥م، وملاحقها السارية اعتبارا من ١ أكتوبر ٢٠١٨م.

(ط) "**قواعد الغرفة**" تعني قواعد التحكيم الخاصة بالغرفة والمعمول بها اعتبارا من ١ يناير ٢٠٢١م.

(ي) "**مدير البنية الأساسية**" يعني الجهة أو الجهات المسؤولة عن إنشاء وصيانة البنية الأساسية للسكك الحديدية، على النحو الذي يبينه مطور المشروع كتابة، وذلك بمراعاة التشريعات المعمول بها، ولتجنب الشك فإنه يجوز لمطور المشروع أن يكون مدير البنية الأساسية في ذات الوقت.

(ك) "**اللجنة المشتركة**" تعني اللجنة المشتركة المكونة من عدد متساو من ممثلي الطرفين، والمسند إليها الاختصاصات المنصوص عليها في المادة (١٩) من هذه الاتفاقية بهدف حل جميع المسائل التي قد تنشأ عند تنفيذ هذه الاتفاقية .

(ل) "**الفرصة الجديدة**" يقصد بها المعنى المبين في الفقرة (١) من المادة (١٥) من هذه الاتفاقية.

(م) "**التصميم التمهيدي**" يعني التصميم المبدئي للسكك الحديدية.

(ن) "**مطور المشروع**" يقصد به أي من الشركات الآتية:

- شركة حفيت للقطارات ش.ش.و، تأسست وفق قوانين سلطنة عمان.
- شركة حفيت للقطارات للبنية التحتية ذ.م.م، تأسست وفق قوانين إمارة أبوظبي في دولة الإمارات العربية المتحدة.
- شركة عمان والاتحاد للقطارات ذ.م.م، تأسست وفق قوانين إمارة أبوظبي في دولة الإمارات العربية المتحدة.

- أي شركة أخرى يتفق الطرفان على إدراجها شريطة أن يكون غرضها تطوير أو تشغيل أو صيانة أو إدارة السكك الحديدية.

(س) "**السكك الحديدية**" تعني السكك الحديدية القياسية بعرض (١,٤٣٥) مليمترا الجديدة المنشأة على المسار، والتي سوف يتم إنجازها وفقا للتصميم التمهيدي والمعايير الفنية ومعايير السلامة الموحدة.

(ع) "**البنية الأساسية**" تعني خطوط أو محطات السكك الحديدية أو مرافق الشحن أو مرافق الصيانة ذات الصلة بالسكك الحديدية أو أي وحدات متحركة تستخدم على السكك الحديدية، وجميع المنشآت والمرافق والأنظمة والبرامج اللازمة لتشغيل السكك الحديدية وتمكينها من العمل بأمان، مثل المسارات وأرضية المسارات وهياكلها وطرق الخدمة وأنظمة الإشارات والاتصالات والتحكم والإشارات واللافتات ومصادر الطاقة الكهربائية والمباني ومحطات السكك الحديدية والمستودعات والآلات والمعدات والهياكل والممرات والتحويلات والأنفاق والجسور والأرصفة والحواجز الحديدية وأعمال الدعم الخاصة بها وأعمال الصرف الصحي وأي إنشاءات أو أعمال ذات صلة بالسكك الحديدية.

(ف) "**التشريعات ذات الصلة**" تعني أي قانون أو اتفاقية دولية أو مرسوم أو أمر أو قرار أو نظام أو لائحة أو أي عمل آخر له قوة القانون تم إصداره أو سنه من قبل أي من الطرفين، أو أي تعديله بالحذف أو الاستبدال أو الإضافة ، ويكون ذا صلة بتصميم أو إنشاء أو تشغيل أو صيانة السكك الحديدية أو الجدوى الاقتصادية لها أو مخرجاتها.

(ص) "**المسار**" يعني مسار السكك الحديدية من شبكة السكك الحديدية القائمة في الوثبة في إمارة أبوظبي في الإمارات إلى ولاية صحار في سلطنة عمان، بما في ذلك دون حصر، قطع الأراضي الواقعة على المسار نفسه وبمحاذاته والذي سوف يتم تحديد إحداثياته على الخارطة الواردة في الملحق رقم (١) المرفق بهذه الاتفاقية.

(ق) "**تاريخ ثبات المشروع**" يعني تاريخ توقيع الاتفاقية من قبل طرفيها.

(ر) "**العقود التنفيذية**" تعني أيا من العقود أو الاتفاقيات التي يبرمها الطرفان، سواء بشكل مشترك أو منفصل مع مطور المشروع ومدير البنية الأساسية فيما يتعلق بموضوع هذه الاتفاقية أو تطبيق أحكامها (ومنها على سبيل المثال اتفاقيات الامتياز، واتفاقيات الأراضي).

(ش) "**النفاذ إلى شبكة السكك الحديدية**" تعني اكتساب الحق في الوصول إلى واستخدام شبكة السكك الحديدية.

المادة (٢)

الهدف من الاتفاقية

١. تهدف هذه الاتفاقية إلى ضمان إنجاز وتشغيل سكة حديد قياسية فعالة بعرض (١,٤٣٥) مليمترا، يتم إنشاؤها لغرض نقل الركاب والبضائع على المسار، وذلك وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وبروتوكولاتها التكميلية والتشريعات المعمول بها لدى البلدين.

٢. يتفق الطرفان على العمل في جميع الأوقات، فيما يتعلق بالسكك الحديدية، بأسلوب يساهم في تعزيز الازدهار الاقتصادي لسلطنة عمان والإمارات على قدم المساواة، ويشمل ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، ضمان أن أي دعم حكومي أو ضرائب أو سياسات أخرى تتعلق بالسكك الحديدية لا تتسبب في نتائج غير محايدة من حيث اتجاه الخدمة وتدفق التجارة والركاب بين البلدين.

المادة (٣)

اتفاقية المساروالدخول إلى الأراضي

١. اتفق الطرفان على التزام السلطات المختصة في الإمارات بمنح مطور المشروع حق انتفاع على الأراضي اللازمة لإنشاء وتطوير المشروع في إقليمها شاملة المسار والمحطات وغيره ، كما اتفقا على قيام السلطات المختصة في سلطنة عمان بمنح مطور المشروع حق انتفاع على الأراضي اللازمة لإنشاء وتطوير المشروع في إقليمها شاملة المسار والمحطات وغيرها، وذلك وفقا للتشريعات المعمول بها لدى كل طرف. كما يتفق الطرفان اتخاذ إجراءات نزع الملكية للمنفعة العامة وفق للتشريعات المعمول بها لدى كل منهما- إن كان لذلك مقتضى-، دون التزام مطور المشروع بأي تعويضات أو أعباء نتيجة ذلك.

٢. يسلم الطرفان المسار إلى مطور المشروع خاليا من أي عوائق أو حقوق إشغال تعود إلى أي طرف ثالث أو أي حقوق أخرى تتعارض مع الحقوق الممنوحة لمطور المشروع بموجب هذه الاتفاقية، كما يضمنان عدم تعارضها مع الحقوق الممنوحة لمطور المشروع خلال مدة الانتفاع. وتشمل الحقوق الممنوحة مساحة قطع الأراضي بأكملها المخصصة لمحطات السكك الحديدية والمرافق ومراكز الخدمة، وذلك وفقا للاستخدامات المخصصة لها.

٣. يحق لمطور المشروع إنشاء المباني والمرافق في المسار واستغلالها تجاريا وفقا للتشريعات المعمول بها لدى كل طرف.

٤. يحق لمطور المشروع بموجب هذه الاتفاقية، وذلك مع مراعاة الامتثال للتشريعات المعمول بها والمتطلبات الفنية للطرف المعني، تثبيت الإعلانات واللافتات الإرشادية واللوحات الإعلانية في المسار.

٥. يصدر كل طرف التراخيص الحكومية ذات الصلة بالسكك الحديدية لمطور المشروع وفقا للمعايير والمتطلبات الفنية لديه، وذلك بشكل سريع لتجنب التأخير في إنجاز المشروع وعمليات تشغيل السكك الحديدية.

٦. يتحمل مطور المشروع تكاليف إنشاء وتشغيل وصيانة السكك الحديدية، وذلك بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية.

٧. يتحمل الطرف الذي يقوم بنزع ملكية الأراضي الخاصة بالمسار في إقليمه تكاليف ذلك وفقا لتشريعاته المعمول بها لديه.

٨. يقتصر نطاق حق الانتفاع الممنوح بموجب هذه الاتفاقية على الأغراض المنصوص عليها فيها، ولا يترتب عليها أي حق في استكشاف أو استغلال الثروات الطبيعية الكائنة في باطن الأرض محل الانتفاع. وبالرغم من ذلك، يجوز لمطور المشروع استخدام الأحجار والرمال والمواد المستخدمة في عمليات البناء خلال عمليات إنشاء السكك الحديدية.

المادة (٤)

التشريعات ذات الصلة والإطار التنظيمي

١. يتفق الطرفان على أن تكفل التشريعات ذات الصلة لدى كل منهما سلامة التصميم والإنشاء والتشغيل وصيانة السكك الحديدية، بما يتفق والأصول العلمية والفنية القياسية.

٢. يخطر كل طرف مطور المشروع على الفور في حالة وجود أي تشريع ذي صلة قد يتعارض مع المبدأ المنصوص عليه في الفقرة (١) من هذه المادة.

٣. تعد نصوص هذه الاتفاقية أحكاما خاصة بالنسبة للتشريعات ذات الصلة المعمول بها لدى كل طرف، وبتلك الصفة فإنها تُقدم في التطبيق على هذه التشريعات في حالة التعارض معها.

٤. مع مراعاة الفقرة (٢) من هذه المادة، وفي حالة حدوث تغيير في التشريعات ذات الصلة بعد تاريخ ثبات المشروع يؤثر سلبا بشكل جوهري على:

(أ) تصميم أو إنشاء أو تشغيل أو صيانة السكك الحديدية،

(ب) أو الجدوى أو المخرجات الاقتصادية للسكك الحديدية (بشكل منفصل في سلطنة عمان، أو في الإمارات أو في كلتيهما) التي توقعها وخطط لها مطور المشروع في تاريخ ثبات المشروع،

فإنه يتعين في هذه الحالة:

(ج) أن يجتمع الطرف المعني مع مطور المشروع لمناقشة الآثار المترتبة على هذا التغيير في التشريعات ذات الصلة، ومسارات العمل المتاحة للتخفيف من الأثر السلبي، وآليات تنفيذ تدابير التخفيف على أفضل وجه.

(د) في حالة عدم تمكن الطرف المعني ومطور المشروع من الاتفاق على وجود تأثير سلبي بشكل جوهري، يجب على مطور المشروع والطرف المعني تعيين خبير مستقل لتقييم: (١) ما إذا كان هناك تأثير سلبي بشكل جوهري ناتج عن التغيير في التشريعات ذات الصلة، و (٢) التأثير المترتب

على ذلك. وإذا لم يتمكن الطرف المعني ومطور المشروع من الاتفاق على تعيين الخبير المستقل، فإنه يتعين على مطور المشروع تقديم طلب إلى الغرفة لتعيين خبير مستقل، ويكون تقرير الخبير ملزماً للطرفين.

(هـ) في حالة: (١) عدم تمكن الطرف المعني ومطور المشروع من الاتفاق على تدابير التخفيف وتنفيذها، (٢) أو فشل الطرف المعني في تنفيذ تدابير التخفيف خلال الإطار الزمني المتفق عليه، في كلتا الحالتين لتخفيف التأثير السلبي الجوهري المترتب على تغيير التشريعات ذات الصلة، يتعين على الطرف المعني تقديم دعم لثبات وضع مطور المشروع من خلال سداد التكاليف المتكبدة لإعادة مطور المشروع إلى الوضع الذي سيكون عليه لولا حدوث التغيير في التشريعات ذات الصلة (بعد الأخذ بعين الاعتبار تنفيذ أي تدابير تخفيف ممكن تطبيقها).

المادة (٥)

إكمال إنجاز السكك الحديدية

يلتزم الطرفان ببذل كافة الجهود المعقولة لمساندة إكمال إنجاز وتشغيل السكك الحديدية لتمكين بدء تشغيلها في نهاية العام ٢٠٢٧م.

المادة (٦)

التحضير للإنشاء والتشغيل والإدارة

يساند الطرفان مطور المشروع في إنجاز جميع الأنشطة اللازمة لبدء أعمال إنشاء السكك الحديدية وتشغيلها وإدارتها في الوقت المناسب، على أن تشمل بصفة خاصة الآتي:

(أ) تسهيل حصول مطور المشروع أو مدير البنية الأساسية على جميع التراخيص الحكومية اللازمة لإنشاء وتشغيل وإدارة السكك الحديدية بشكل سريع، دون فرض قيود أو شروط أو رسوم غير اعتيادية بحيث يقوم الطرفان بتسريع الإجراء بالقدر الذي يجيزه القانون ومعاونة مطور المشروع بشأنها من خلال التنسيق مع جميع الوزارات والجهات الحكومية المعنية.

(ب) إجراء دراسات الجدوى اللازمة والدراسات البيئية وغيرها.

(ج) توفير المرافق والخدمات التي يتطلبها مطور المشروع في إنشاء السكك الحديدية، وتكون مساندة مطور المشروع من خلال تسهيل مناقشاته مع مزودي المرافق المعنيين.

المادة (٧)

توريد المشتريات

١. يتفق الطرفان على قيام مطور المشروع بمهام توريد المشتريات الخاصة بالسكك الحديدية والوحدات المتحركة على السكك الحديدية والمعدات والمواد والخدمات ذات الصلة، وفقا للتشريعات المعمول بها لدى كل منهما.

٢. يتفق الطرفان على حق مطور المشروع في تحديد متطلبات ومعايير ونسب المحتوى المحلي فيما يتعلق بتطوير وتشغيل السكك الحديدية.

المادة (٨)

مطور المشروع

يتفق الطرفان على حق مطور المشروع في إسناد مهامه أو التنازل عن حقوقه والتزاماته كمدير للبنية الأساسية أو مشغل للسكك الحديدية إلى طرف ثالث في أي وقت، وذلك بموجب الموافقة المسبقة كتابة للطرفين، ومع مراعاة التشريعات المعمول بها لدى كل منهما.

المادة (٩)

حرية العبور

١. يتفق الطرفان على ضمان قابلية التشغيل البيني، وذلك من خلال الحركة غير المنقطعة للقطارات والأفراد والمعدات وقطع الغيار والسلع الأخرى ذات الصلة على السكك الحديدية.

٢. يدرك الطرفان بأن المواصفات الفنية وإطار التشغيل البيني للسكك الحديدية يجب أن تهدف إلى تحقيق قابلية التشغيل البيني استنادا إلى مبدأ "منشأ/ وجهة الرحلة" لزيادة كفاءة ونجاح السكك الحديدية.

٣. يؤكد الطرفان على الآتي:

(أ) السماح للقطارات بعبور أراضي الطرفين دون التوقف عند المنافذ الحدودية.

(ب) استكمال جميع إجراءات الجمارك والهجرة المعمول بها في محطة المنشأ أو محطة الوجهة، وفقا للتشريعات المعمول بها لدى كل منهما في هذا الشأن ومن خلال آلية مشتركة يتفق عليها الطرفان.

(ج) مع مراعاة أحكام المادة (١٤) من هذه الاتفاقية، يتعين عدم فرض أي رسوم عبور أو ضرائب أو رسوم أو مبالغ مماثلة على الشحن أو نقل الركاب بالسكك الحديدية من شأنها أن تعيق الجدوى التجارية للسكك الحديدية وتضر بها مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

٤. لغرض تنفيذ هذه الاتفاقية، يمكّن كل طرف مطور المشروع من النفاذ إلى شبكة السكك الحديدية القائمة أو المستقبلية في إقليمه بشروط لا تقل أفضلية عن الشروط المقدمة إلى أي طرف ثالث.

٥. لا يتم فرض رسوم امتياز على مطور المشروع من قبل الطرفين فيما يتعلق بتطوير وتشغيل السكك الحديدية.

المادة (١٠)

خدمة وتعرفة الركاب والشحن

١. مع مراعاة الفقرتين (٢) و (٣) من هذه المادة، يدرك الطرفان بأنه يتم اتخاذ القرارات ذات الصلة بأي تعرفة شحن أو ركاب تطبق على خدمات السكك الحديدية من قبل مطور المشروع.

٢. يحق لمطور المشروع تحديد رسوم النفاذ إلى السكك الحديدية التي يتم تطويرها وفقا لهذه الاتفاقية، وفي حالة طلب أحد الطرفين من مطور المشروع تطبيق تعرفة شحن أو ركاب أقل من تلك التي يعتزم مطور المشروع فرضها، فيجب على هذا الطرف تعويض مطور المشروع لتغطية أي خسارة ناجمة عن هذا الطلب، وذلك على نحو لا يجعل مطور المشروع ومدير البنية الأساسية في وضع أفضل أو أسوأ حالا.

٣. في حالة طلب أحد الطرفين من مطور المشروع الالتزام بالحد الأدنى من خدمة الركاب على السكك الحديدية، فيجب على هذا الطرف تعويض مطور المشروع لتغطية أي خسارة ناجمة عن هذا الطلب، وذلك على نحو لا يجعل مطور المشروع ومدير البنية الأساسية في وضع أفضل أو أسوأ حالا.

٤. مع عدم الإخلال بأحكام هذه الاتفاقية، يلتزم مطور المشروع بأحكام التشريعات المعمول بها لديهما في تنظيم خدمات الركاب والشحن بالسكة الحديدية.

المادة (١١)

المواصفات الفنية والتصميم

١. يلتزم الطرفان بالمبادئ الآتية فيما يتعلق بالمواصفات الفنية:

(أ) عدم فرض أي متطلبات أو معايير تعسفية على مطور المشروع تمنعه من تحقيق قابلية التشغيل البيني.

(ب) ضمان الربط الفعال لأنظمة المعلومات والاتصالات ذات الصلة بالمشروع.

(ج) أن تكون المواصفات الفنية المتفق عليها في شأن التشغيل البيني ملزمة على الطرفين ومبنية على المواصفات الدولية المعتمدة، وأن تتفق مع المواصفات الفنية الخاصة بالتشغيل البيني مع النظام التشغيلي المعتمد على شبكة السكك الحديدية القائمة المتصلة بالسكك الحديدية.

٢. يتخذ الطرفان كافة الخطوات المعقولة لضمان حماية السكك الحديدية بنظام أمن معلومات فعال لحماية الركاب والمستخدمين الآخرين للسكك الحديدية.

٣. يضمن الطرفان ترخيص السكك الحديدية بشكل مناسب لإتاحة استخدام نظام اتصال مشترك وآمن يمكن الاعتماد عليه للسائقين وأخصائيي الإشارة على السكك الحديدية.

٤. يتفق الطرفان على أن يتم الاعتراف المتبادل بالتراخيص الحكومية الصادرة عن السلطات المختصة في كل منهما فيما يتعلق بالمتطلبات الفنية، وسيعملان معا من خلال تلك السلطات لإنشاء منظومة الاعتراف المتبادل بما يتماشى مع الجداول الزمنية لتسليم وتشغيل مشروع السكك الحديدية.

٥. يتفق الطرفان على عدم استحداث متطلبات فنية إضافية في شأن التصميم التمهيدي المعتمد والذي أعده مطور المشروع لأغراض الموافقة على التصميم التفصيلي للسكك الحديدية والحصول على التراخيص الحكومية ذات الصلة بأعمال الإنشاء.

٦. تقتصر المتطلبات الفنية الإضافية التي يفرضها الطرفان والتي لم يشملها التصميم التمهيدي على المتطلبات المعقولة والمتوقعة بمراعاة التشريعات المعمول بها للطرف المعني والتي لا تؤثر سلبا على إنشاء أو تطوير أو تمويل أو تشغيل السكك الحديدية.

٧. لأغراض الفقرة (٦) من هذه المادة، يتم تقييم معقولية المتطلبات الفنية الإضافية وفقا للأسس الآتية:

(أ) يتحمل مطور المشروع التكاليف المالية لإنشاء البنية الأساسية للسكك الحديدية، في حالة تعارضها مع البنية الأساسية القائمة في تاريخ ثبات المشروع في إقليم الطرف المعني.

(ب) في حالة وجود أي تعارض لمشاريع البنية الأساسية المستقبلية مع المسار المعتمد للسكك الحديدية، يتحمل الطرف المعني تكاليف الإنشاء وأي تكاليف مالية مترتبة على ذلك، دون أن يكون له أي حق في المطالبة بهذه التكاليف أو أي جزء منها من مطور المشروع.

(ج) عندما يطلب أحد الطرفين نقل البنية الأساسية القائمة في البند (أ) من هذه الفقرة، يقتصر التزام مطور المشروع فقط على نقل المرفق على أساس "المثل بالمثل"، وتكون تكلفة أي تحسينات مطلوبة على المرفق المنقول على نفقة مالك المرفق.

المادة (١٢)

التشغيل ومعايير السلامة

يتفق الطرفان على الاعتراف المتبادل بالآتي:

١. التراخيص الحكومية ذات الصلة بمتطلبات السلامة المطبقة على السكك الحديدية.

٢. شهادات السلامة الصادرة عن السلطات المختصة لدى الطرفين لغرض تطوير وتشغيل السكك الحديدية وفقا للتشريعات المعمول بها في كلا البلدين.

٣. تراخيص السكك الحديدية الصادرة من السلطات المختصة لدى الطرفين.

المادة (١٣)

دخول القوى العاملة

يساعد الطرفان بعضهما البعض في مسائل الدخول، والتنقل، والبقاء في إقليميهما والخروج منهما، وفقا للتشريعات المعمول بها لديهما، بالنسبة للعمال اللازمين لإدارة وإنشاء وتشغيل وصيانة السكك الحديدية وذلك دون تأخير.

المادة (١٤)

الجمارك والضرائب والاستيراد

١. مع عدم الإخلال بقانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، وبما لا يتعارض مع الاتفاقية الاقتصادية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، يتفق الطرفان على تطبيق نظام ضريبي مشترك في شأن السكك الحديدية، وفقا للآتي:

(أ) إعفاء مطور المشروع لمدة (٢٠) عشرين عاما من تاريخ هذه الاتفاقية من سداد الآتي:

- أي رسوم جمركية على الواردات فيما يتعلق بالسكك الحديدية، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، القضبان والمعدات والوحدات المتحركة على السكك الحديدية وغيرها من الإمدادات المستوردة لإنشاء أو صيانة أو تشغيل البنية الأساسية للسكك الحديدية، وذلك شريطة عدم استخدامها في غير الأهداف التي أعفيت من أجلها.

- ضريبة الدخل (ضريبة الشركات)، مع الالتزام بتقديم الإقرارات الضريبية وأي بيانات يكون مطلوبا تقديمها بموجب التشريعات الضريبية المعمول بها في البلدين.

- ضريبة الخصم من المنبع.

- ضريبة القيمة المضافة.

- الضرائب / الرسوم المتعلقة بالأراضي والعقار أو المرتبطة بنقل ملكياتهم.

وذلك في سلطنة عمان أو الإمارات (حسب الحالة).

(ب) عدم تطبيق أي رسوم عبور في سلطنة عمان أو الإمارات على السكك الحديدية أو على النفاذ إلى السكك الحديدية، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، محطات السكك الحديدية والمرافق ومراكز الخدمة والمباني الأخرى على المسار، وكذلك على الوحدات المتحركة. ولن يتم الإعفاء من تكلفة النفاذ إلى السكك الحديدية التي سيتم وضعها في شأن النفاذ إلى شبكة السكك الحديدية القائمة والتي ستطبق على السكك الحديدية ومطور المشروع.

(ج) يكون لمطور المشروع صفة الجهة "غير المعفاة" من ضريبة القيمة المضافة، وذلك على نحو يسمح لمطور المشروع بالمطالبة باسترداد أي ضريبة قيمة مضافة يقوم بسدادها، ويلتزم مطور المشروع بجميع الآليات والإجراءات المنصوص عليها من قبل سلطنة عمان والإمارات فيما يتعلق باسترداد أي ضرائب أو رسوم أو مستحقات ، ووفقا للتشريعات المعمول بها لدى كل منهما.

(د) إعفاء مطور المشروع من الإتاوات والرسوم والمصاريف الخاصة باستخراج المواد الخام (وذلك فيما عدا المعادن الثمينة والمواد ذات القيمة العالية) خلال عمليات إنشاء السكك الحديدية.

٢. يتفق الطرفان على النظر في أي مقترحات يقدمها مطور المشروع فيما يتعلق بتطبيق ضريبة القيمة المضافة، أو الجمارك أو الضرائب أو رسوم الاستيراد، وذلك بعد انتهاء فترة الإعفاء المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة (١) من هذه المادة

٣. يطبق الطرفان قانون ضريبة القيمة المضافة وقانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وأي قانون آخر بالنسبة إلى السكك الحديدية طالما أنها لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.

المادة (١٥)

الفرص الجديدة

١. يخطر كل طرف مطور المشروع وينظر بحسن نية في إمكانية استفادة مطور المشروع من أي فرص جديدة من الممكن أن يكون لها تأثير سلبي على السكك الحديدية والتي يتوقع من خلالها أن يتم:

(أ) إنشاء أي خطوط خدمة للركاب أو الشحن متصلة أو من المتوقع أن تكون متصلة بخط خدمة يقع ضمن نطاق المشروع.

(ب) أو تطوير أي خط خدمة للركاب أو سكك حديدية تتقاطع مع الممر الذي يقع ضمن نطاق المشروع.

٢. في حالة عدم تأكيد مطور المشروع رغبته في الاستفادة من وتنفيذ الفرصة الجديدة خلال (٦) ستة أشهر من تاريخ تسلم الإخطار، وذلك بعد المناقشة بحسن نية بين الطرفين ومطور المشروع، فإنه يحق لكل طرف الاستفادة من هذه الفرصة الجديدة مباشرة وبشكل منفصل في إقليمه، وذلك مع المراعاة في جميع الأوقات أن يتم وضع ترتيبات مناسبة ومعقولة لمطور المشروع للنفاذ إلى السكك الحديدية، عند الاقتضاء.

المادة (١٦)

حوافز الحد من الكربون

يتفق الطرفان على الآتي:

١ . أن يكون تطوير السكك الحديدية لديهما بما يساند جهود الحياد الصفري التي يباشرها الطرفان في إقليمهما، وفي سبيل ذلك، عليهما تحفيز وتعزيز استخدام الركاب والشحن للسكك الحديدية.

٢ . مساندة مطور المشروع فيما يتعلق بأي مبادرات مستقبلية لخفض الانبعاثات الكربونية من الوارد أن تطبق على السكك الحديدية.

٣ . أن تؤول جميع العناصر الخضراء – سواء أكانت في صيغة أرصدة الكربون أم غيرها – الناتجة عن المشروع إلى مطور المشروع، ويجوز لأي طرف من الطرفين الاستفادة من أرصدة الكربون بما يتناسب مع ما يقع من المشروع في إقليمه من خلال احتسابها لتحقيق مستهدفات الالتزامات الوطنية دون الإيرادات المالية وذلك وفقاً للاستراتيجيات الموضوعة للوصول إلى الحياد الصفري.

٤ . التزام مطور المشروع، في حال إصداره أي أرصدة الكربون للمشروع، أن يتأكد من توافقها مع أحكام اتفاقية باريس أو أي اتفاق دولي لاحق لها، ويجوز له إصدارها وفق أي معايير دولية توافق عليها اللجنة المشتركة.

المادة (١٧)

التعويض عن الأفعال

١. في حالة قيام أي من الطرفين (ويشار إليه فيما بعد بـ"**الطرف المخالف**") بالآتي:

(أ) إدخال أي تغيير في التشريعات ذات الصلة يؤثر بشكل جوهري على المشروع بعد تاريخ ثبات المشروع،

(ب) تعليق أو إنهاء إنشاء أو تشغيل السكك الحديدية،

(ج) أو تعليق أو إنهاء حقوق مطور المشروع في إنشاء أو تشغيل السكك الحديدية.

فإنه يحق للطرف الآخر ومطور المشروع (حسب الحالة) الحصول على تعويض من الطرف المخالف، على أن يقتصر التعويض على الخسارة المباشرة (شريطة أن تكون الأرباح المتوقعة والمفقودة من قبل مطور المشروع قابلة للتعويض) ولا يشمل أي خسائر في الضرائب أو أي دخل آخر لذلك الطرف ينشأ عن تشغيل السكك الحديدية.

٢. لا يستحق التعويض في حالة تعطل أعمال الإنشاء أو تشغيل السكك الحديدية أو تعليق حقوق مطور المشروع نتيجة للتدابير التي يتخذها أحد الطرفين لغرض حماية الأمن الوطني أو النظام العام أو نتيجة اتخاذ تدابير مشروعة في حالات الطوارئ.

المادة (١٨)

الاختصاص القانوني

١. لا تؤثر هذه الاتفاقية على الاختصاص القانوني للطرفين.

٢. يعمل بهذه الاتفاقية اعتبارا من تاريخ تسلم آخر إخطار من الطرفين يخطر بموجبه الطرف الآخر باستكمال الإجراءات الداخلية اللازمة لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

المادة (١٩)

اللجنة المشتركة

١. تشكل لجنة مشتركة من عدد متساو من ممثلي الطرفين، لأداء المهام المنصوص عليها في الفقرة (٢) من هذه المادة بهدف تسوية كافة المسائل التي قد تنشأ عن تنفيذ هذه الاتفاقية بما يحقق مصلحة المشروع.

٢. تختص اللجنة المشتركة بالآتي:

(أ) دراسة التعديلات المقترحة على هذه الاتفاقية، حسب الحاجة أو بناء على طلب مطور المشروع.

(ب) النظر في أي مسائل تتصل بالسكك الحديدية أو هذه الاتفاقية، أو التي تتم إثارتها من قبل مطور المشروع.

(ج) تشكيل لجان فرعية أو فرق عمل، حسب الحاجة.

(د) تسوية النزاعات الناشئة بين الطرفين عن تنفيذ هذه الاتفاقية وديا.

(هـ) التأكد من وجود عوامل تمكين تشريعية وسياسية ثنائية في الوقت المناسب لضمان حركة القطارات عبر الحدود دون انقطاع.

(و) الإشراف على تنفيذ هذه الاتفاقية ودعم تنفيذها بشكل عام.

(ز) إصدار نظام عمل اللجنة المشتركة.

٣. يجوز للجنة المشتركة دعوة مطور المشروع لحضور اجتماعاتها بعد الحصول على موافقة الطرفين المسبقة كتابة.

المادة (٢٠)

المدة

١. دون الإخلال بأحكام الفقرة (٣) من هذه المادة، يعمل بهذه الاتفاقية لمدة (٩٩) تسعة وتسعين عاما، وتجدد تلقائيا لمدد أخرى مماثلة (أو أي مدة أخرى يتفق عليها الطرفان كتابة)، ما لم يخطر أحد الطرفين الطرف الآخر كتابة من خلال القنوات الدبلوماسية برغبته في إنهاء هذه الاتفاقية قبل (٥) خمسة أعوام على الأقل من التاريخ المحدد للإنهاء (وفي هذه الحالة تنتهي هذه الاتفاقية في تاريخ الانتهاء المتفق عليه).

٢. يناقش ويتفق الطرفان، في حالة إنهاء هذه الاتفاقية وفقا للفقرة (١) من هذه المادة، على تنفيذ خطة انتقالية مناسبة لضمان استمرار تشغيل السكك الحديدية وصيانتها بشكل صحيح بعد إنهاء هذه الاتفاقية مع مطور المشروع.

٣. لا يجوز للطرفين إنهاء هذه الاتفاقية قبل انتهاء مدتها، ما لم يتم:

(أ) الاتفاق على ذلك بشكل متبادل بين الطرفين كتابة.

(ب) أو إخطار أي من الطرفين الطرف الآخر برغبته في إنهاء الاتفاقية في أي تاريخ آخر لاعتبارات حماية الأمن الوطني أو النظام العام.

وفي جميع الأحوال يجب تضمين العقود التنفيذية أو غيرها من العقود والاتفاقيات التي يبرمها أي من الطرفين مع مطور المشروع آلية التعويض المناسبة.

المادة (٢١)

تسوية المنازعات

١. تتم تسوية أي نزاع ينشأ بين الطرفين في شأن تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وديا من خلال المفاوضات عبر اللجنة المشتركة، إن أمكن ذلك.

٢. تعتبر فترة المفاوضات قد بدأت من تاريخ تسلّم أحد الطرفين طلب تفاوض كتابي من الطرف الآخر، بهدف تسهيل التسوية الودية وتحديد مسائل ووقائع النزاع.

٣. إذا لم تتم تسوية النزاع وديا خلال فترة (٤٥) خمسة وأربعين يوما من تاريخ بدء فترة التفاوض بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة، يتفق الطرفان على أن يتم إنشاء مجلس مشترك للمنازعات، (ويشار إليه فيما بعد بـ"**مجلس المنازعات المشترك**) وفقا لقواعد مجلس تسوية المنازعات الخاصة بغرفة التجارة الدولية (ويشار إليها فيما بعد بـ"**القواعد**")، ويتم تقديم النزاع في المقام الأول إلى مجلس المنازعات المشترك.

٤. يشكل مجلس المنازعات المشترك من (٣) ثلاثة أعضاء يتم تعيينهم وفقا للقواعد.

٥. يصدر مجلس المنازعات المشترك توصية، ما لم يتفق طرفا النزاع على اختصاصه في إصدار قرار، أو يقرر هو ذلك بناء على طلب من أحد أطراف النزاع وفقا للقواعد. ويتعين على مجلس المنازعات المشترك رفع كل مسودة قرار إلى الغرفة للمراجعة، وذلك وفقا لحكم المادة (٢٣) من القواعد.

٦. في حالة عدم امتثال أي من طرفي النزاع بالتوصية الصادرة عن أو قرار مجلس المنازعات المشترك، عندما يُطلب منها ذلك بموجب القواعد، يجوز للطرف الآخر إحالة حالة عدم الامتثال بذاتها، دون الحاجة إلى إحالتها إلى مجلس المنازعات المشترك أولا، إلى التحكيم، وذلك وفقا لقواعد التحكيم الخاصة بغرفة التجارة الدولية (ويشار إليها فيما بعد بـ"**قواعد الغرفة**") من خلال (٣) ثلاثة محكمين يتم تعيينهم وفقا لقواعد الغرفة، وعلى أن يكون مقر التحكيم في مدينة لندن في المملكة المتحدة. ولا يجوز لطرف النزاع الذي لم يلتزم بالتوصية أو القرار، عندما يكون ذلك مطلوبا منه بموجب القواعد، الدفع بأي مسائل تتعلق بالأسس الموضوعية للتوصية أو القرار كمبرر لعدم الامتثال-دون تأخير- بالتوصية أو القرار.

٧. في حالة إخطار أي من طرفي النزاع الطرف الآخر ومجلس المنازعات المشترك كتابة بعدم الرضا عن التوصية أو القرار، كما هو وارد في القواعد، أو في حالة عدم إصدار مجلس المنازعات المشترك للتوصية أو القرار خلال الفترة الزمنية المبينة في القواعد، أو في حالة حل مجلس المنازعات المشترك وفقا للقواعد قبل إصدار توصية أو قرار، فإنه يتعين تسوية النزاع بشكل نهائي وفقا لقواعد الغرفة من قبل (٣) ثلاثة محكمين يتم تعيينهم وفقا لقواعد الغرفة، وعلى أن يكون مقر التحكيم في مدينة لندن في المملكة المتحدة.

٨. يكون حكم التحكيم بموجب هذه المادة نهائياً وملزماً، ويتم تنفيذه وفقاً للتشريعات المعمول بها لدى الطرف المعني، حسب الحالة.

المادة (٢٢)

القانون واجب التطبيق

في حالة اللجوء إلى التحكيم بموجب هذه الاتفاقية، تبت هيئة التحكيم في المسائل المتنازع بشأنها وفقا لهذه الاتفاقية، وأي اتفاقيات أخرى معمول بها بين الطرفين، وقواعد القانون الدولي المعمول بها، وأي تشريعات معمول بها لدى الطرفين، عند الاقتضاء.

المادة (٢٣)

أحكام انتقالية

١. يبرم الطرفان الاتفاقيات والعقود اللازمة مع مطور المشروع في صيغ متوافقة مع أحكام هذه الاتفاقية مع حفظ الحقوق الواردة فيها، والتي تشمل - دون الحصر - تلك الواردة في أحكام المواد (١٧) و (١٨) و (٢١) من هذه الاتفاقية.

٢. يجوز للطرفين تعديل أحكام هذه الاتفاقية بالاتفاق المشترك كتابة، ووفقا لإجراءاتهما الداخلية، ويتعين لإبرام هذا التعديل اتباع ذات الإجراءات التي اتُبعت لإبرام هذه الاتفاقية.

إشهادا لما تقدم، قام الموقعان أدناه بموجب السلطة المخولة لهما، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حررت هذه الاتفاقية بتاريخ ٦ محرم ١٤٤٨هـ، الموافق ٢١ يونيو ٢٠٢٦م، من ثلاثة نسخ أصلية باللغة العربية، لكل منهما ذات الحجية.

عن حكومة سلطنة عمان

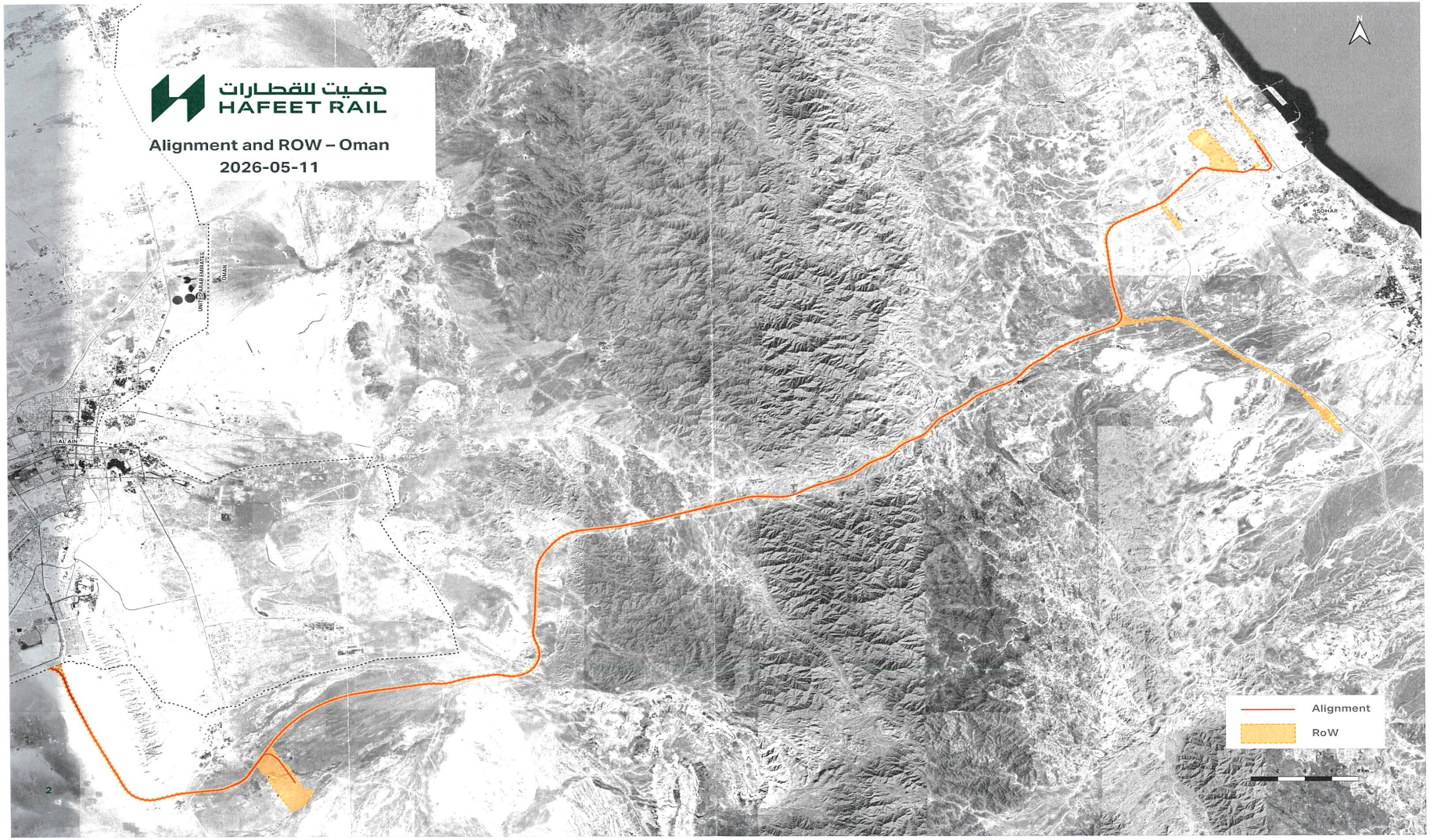
وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات

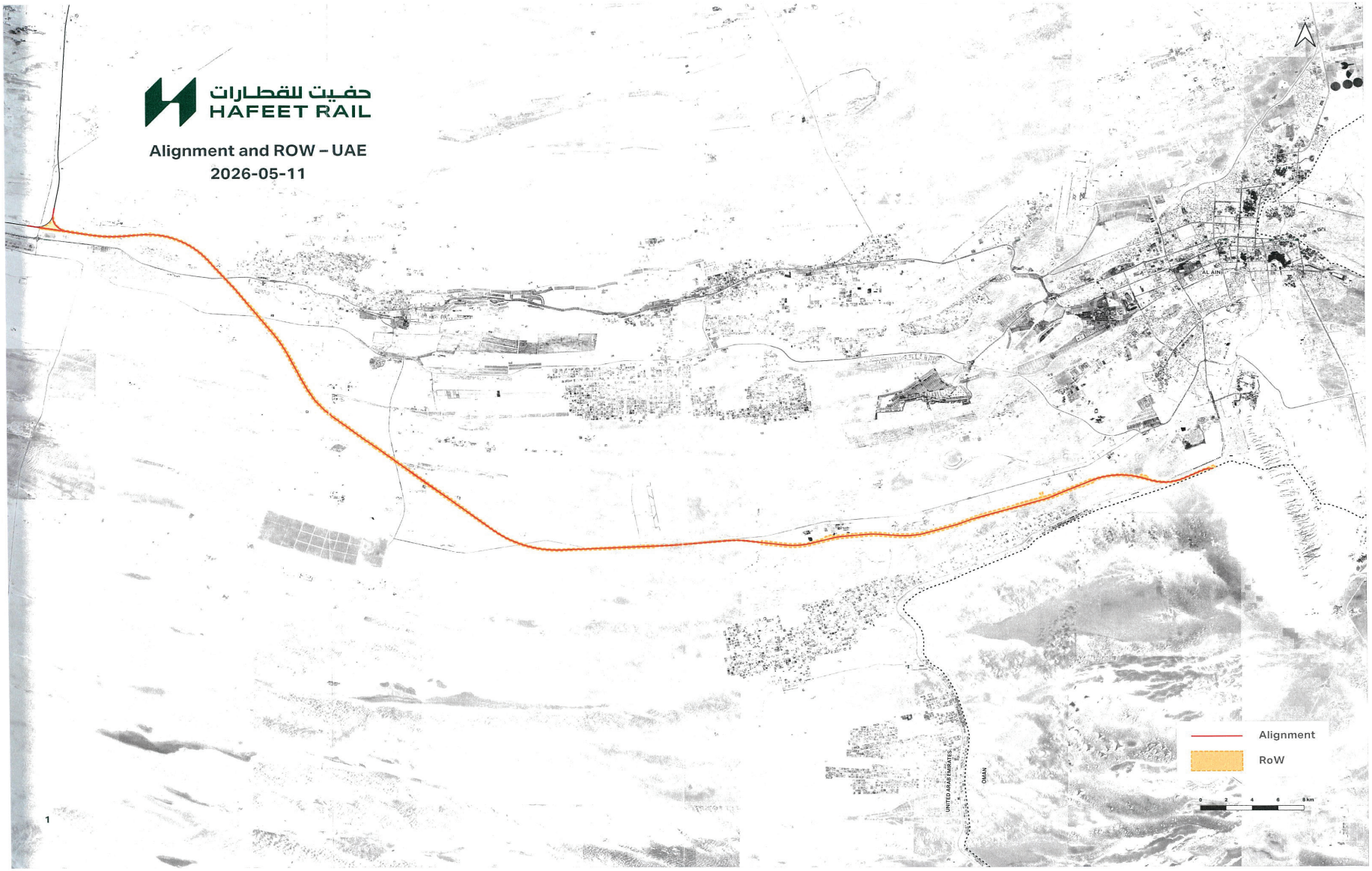
عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

وزارة الطاقة والبنية التحتية

ملحـــق رقـم (١)

المســـــــار




حفيت للقطارات
HAFEET RAIL
Alignment and ROW – UAE
2026-05-11
AL AIN
UNITED ARAB EMIRATES
OMAN
Alignment
RoW
0 2 4 6 8km
1