

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٥ / ١١٠

بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية

بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية كوستاريكا

سلطان عمان

نحن هيثم بن طارق

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،

وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية كوستاريكا،

الموقعة في مدينة بونتانا بتاريخ ١٠ من نوفمبر ٢٠٢٥ م.

وببناء على ما تقتضيه المصلحة العامة،

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها، وفقاً للصيغة المرفقة.

المادة الثانية

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

صدر في: ٩ من رجب سنة ١٤٤٧ هـ

الموافق: ٣٠ من ديسمبر سنة ٢٠٢٥ م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

## اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية كوستاريكا

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جمهورية كوستاريكا المشار إليها فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقددين"، باعتبارهما طرفين في معايدة الطيران المدني الدولي، والتي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ م، ورغبة منها في إبرام اتفاقية مكملة لالمعايدة المذكورة، بغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما، وما وراءهما:

قد اتفقنا على ما يأتي:

### المادة (١) التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتضي سياق النص خلاف ذلك:

- (أ) يقصد بمصطلح "المعايدة" معايدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ م، وتشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة (٩٠) من تلك المعايدة وأي تعديل لللاحق أو المعايدة بموجب المادتين (٩٠) و(٩٤) منها: شريطة أن تكون هذه الملاحقة، والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول بالنسبة إلى كلا الطرفين المتعاقددين أو تم التصديق عليها من قبلهما.
- (ب) يقصد بمصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان، هيئة الطيران المدني، وأي شخص، أو جهة مفوضة بإنجاز أي من الصالحيات المنوطه حالياً من قبل الهيئة المذكورة، أو صالحيات مماثلة، وبالنسبة لحكومة جمهورية كوستاريكا، وزارة الأشغال العامة، المجلس الفني للطيران المدني، المديرية العامة للطيران المدني، وأي شخص، أو جهة مفوضة بإنجاز أي من الصالحيات المنوطه حالياً من قبل الهيئة المذكورة، أو صالحيات مماثلة.
- (ج) يقصد بمصطلح "شركات الطيران المعينة" شركات الطيران التي تم تعيينها وترخيصها وفقاً للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.
- (د) يقصد بمصطلح "إقليم" بالنسبة لدولة، المعنى المحدّد لها في المادة (٢) من المعايدة.
- (ه) يقصد بمصطلحات "خدمة جوية" و "خدمة دولية" و "شركات الطيران" و "التوقف لغير أغراض الحركة الجوية" المعاني المحددة لكل منها في المادة (٩٦) من المعايدة.

- (و) يقصد بمصطلح "السعة" مقدار الخدمات الموفرة بموجب هذه الاتفاقية، وتُقاس في العادة بعدد الرحلات (الترددات) أو المقاعد أو أطنان الحمولة المعروضة في السوق (ربط المدن، أو من بلد إلى بلد) أو في مسار خلال فترة محددة، كاليومي أو الأسبوعي أو الموسمي أو السنوي.
- (ز) يقصد بمصطلح "التعرفة" الأسعار التي سيتم دفعها مقابل نقل الركاب والحمولة والشروط التي تطبق هذه الأسعار بموجها، ويشمل الأسعار، والشروط الخاصة بالوكالة والخدمات الإضافية الأخرى، وذلك فيما عدا أجور، وشروط نقل البريد.
- (ح) يقصد بمصطلح "جدول المسارات" جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية، وأى تعديلات تدخل عليه يتم الاتفاق عليها وفقاً لاحكام المادة (٢١) من هذه الاتفاقية.
- (ط) يقصد بمصطلح "الاتفاقية" هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأى بروتوكولات أو وثائق مماثلة تعدل هذه الاتفاقية، أو الملحق.
- (ي) يقصد بمصطلح "رسوم المستخدم" الرسوم المفروضة على شركات الطيران لتوفير مرافق أو خدمات المطار، أو الملاحة الجوية، أو أمن الطيران بما في ذلك المرافق والخدمات ذات الصلة.

## المادة (٢) منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض تأسيس، وتشغيل خدمات جوية دولية مجذولة على المسارات المحددة في جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية، ويطلق على هذه الخدمات والمسارات فيما بعد بـ "الخدمات المتفق عليها"، وـ "المسارات المحددة" على التوالي. وتتمتع شركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد، عند تشغيل الخدمة المتفق عليها على مسار محدد، بالحقوق الآتية:

- (أ) التحليق دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- (ب) التوقف لغير أغراض الحركة الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- (ج) أخذ، وإنزال الركاب، والحمولة، والبريد في أي نقطة على المسارات المحددة، وفقاً للأحكام الواردة في جدول المسارات الملحق بهذه الاتفاقية.

٢. ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يمكن اعتباره أنه يمنع شركات الطيران المعينة للأحد الطرفين المتعاقددين ميزة الأخذ والإإنزال في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للركاب، أو الحمولة، أو البريد المحمول مقابل تعويض، أو بالأجر، إذا كانت متوجبة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.
٣. تتمتع شركات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد، بخلاف تلك المحددة بموجب المادة ٧ من هذه الاتفاقية، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين (أ) و (ب) من هذه المادة.
٤. إذا لم تتمكن شركة طيران معينة لطرف متعاقد من تشغيل الخدمة على مساراتها العادلة بسبب نزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو اضطرابات سياسية أو تحولات معطلة، يجب على الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جده لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخدمة من خلال إعادة ترتيب مناسبة لهذه المسارات، بما في ذلك منع مؤقت للحقوق البديلة، على النحو الذي يقرره الطرفان المتعاقدان بشكل مشترك.

### المادة (٣) تعيين شركات الطيران

١. يحق لكل من الطرفين المتعاقددين أن يعين بالكتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر، شركة طيران واحدة أو أكثر، لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة.
٢. عند تسلم أي تعيين، يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة أحكام الفقرتين (٢) و (٤) من هذه المادة، منح شركات الطيران المعينة تراخيص التشغيل اللازمة دون تأخير.
٣. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقددين أن تطلب من شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة لتحقيق الشروط المقررة بموجب القوانين واللوائح التي تطبق عادة، وعلى نحو معقول على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل هذه السلطات وفقاً لأحكام المعاهدة.
٤. يحق لكل من الطرفين المتعاقددين أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، أو أن يفرض الشروط التي قد يعتبرها ضرورية لمارسة شركة الطيران المعينة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية، في حال لا يكون فيه ذلك الطرف المتعاقد مقتنعاً بأن السيطرة لشركة الطيران تكمن لدى الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران، أو لدى مواطئي هذا الطرف المتعاقد.

٥. عندما يتم تعيين وترخيص شركة الطيران على هذا النحو، يجوز لها البدء في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون هنالك تعرفة موضوعة وفقاً لأحكام المادة (١١) من هذه الاتفاقية، مطبقة بالنسبة إلى تلك الخدمة.

#### المادة (٤) إلغاء أو تعليق العمل بترخيص التشغيل

١. يحق لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل، أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة (٢) من هذه الاتفاقية من قبل شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض الشروط التي قد يعتبرها ضرورية لمارسة هذه الحقوق، في أي من الحالات الآتية:

(أ) إذا لم يكن مقتنعاً بأن السيطرة لشركة الطيران تلك تكمن لدى الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران، أو لدى مواطني هذا الطرف المتعاقد.

(ب) إذا لم تمثل شركة الطيران لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق.

(ج) إذا أخفقت شركة الطيران بخلاف ذلك في التشغيل وفقاً 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 تمارس فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

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

#### المادة (٥) الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. تُعفى الطائرات المشغلة على الخدمات الجوية الدولية، من قبل شركات الطيران المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين ، وكذلك إمدادات الوقود وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات المعتادة للطائرات ومخازن الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات

والتابع) التي ليس لها قيمة تجارية، والتي يتم إدخالها إلىإقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو تؤخذ على متن طائرة في ذلك الإقليم، لغرض استخدامها فقط من قبل أو في طائرة شركة الطيران تلك.. على أساس المعاملة بالمثل، 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. ويمكن تفريح البضائع المغفاة فقط وفقاً لموافقة سلطات الجمارك لدولة الدخول.

٢. تُعَفِّ شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين، على أساس المعاملة بالمثل، من دفع الرسوم الجمركية، والضرائب، والرسوم الأخرى فيما يتعلق بالأجهزة المكتبية، والزي الرسمي، والمواد الإعلانية، والهدايا التذكارية، ووثائق إيرادات شركات الطيران مثل تذاكر السفر، وفواتير الخط الجوي، والقرطاسيات المطبوعة، فضلاً عن معدات الأرض، والاتصالات المخصصة للاستخدام في المطار فقط. وقائمة هذه المواد تتضمّن الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران في دولة الدخول، وتحال لإشعار سلطات الجمارك.

## المادة (٦)

### تطبيق القوانين ولوائح

١. تطبق قوانين ولوائح كلٍ من الطرفين المتعاقدين على ملاحة وتشغيل طائرات شركات الطيران المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في أثناء الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو البقاء فيه، أو المغادرة منه، أو العبور فوقه.
٢. تطبق قوانين ولوائح كلٍ من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بوصول ومجادرة 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 قبل الطرف المتعاقد الآخر.
٣. تمثل شركات الطيران المعينة من قبل كلٍ من الطرفين المتعاقدين بقوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى أراضيها، أو إخراجها منها، وذلك في أثناء دخول، أو وجود، أو مغادرة طائراتها إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

(المادة (٧)

**المبادئ الحاكمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها**

١. يجب أن تكون هناك فرص عادلة ومتقاربة لشركات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها، على المسارات المحددة بين إقليميهما.
٢. في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تأخذ شركات الطيران المعينة من قبل كلٍّ من الطرفين المتعاقدين بعين الاعتبار مصالح شركات الطيران الطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر- دون وجه حق- على الخدمات التي يقدمها الأخير على كلٍّ أو جزءٍ من المسار نفسه.
٣. يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها شركات الطيران المعينة من قبل كلٍّ من الطرفين المتعاقدين ذات علاقة وثيقة باشتراطات النقل العام على المسارات المحددة، وأن يكون هدفها الأساسي توفير- بعامل حمولة معقول - سعةً كافية لاستيفاء الاشتراطات الحالية، والمعقول توقعها لنقل الركاب والحمولة بما في ذلك البريد الصادر من أو المتوجه إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عينَ شركة الطيران. ويجب توفير حمل الركاب والحمولة- بما في ذلك البريد- الذين يتمُّ حملهم وتوزيلهم عند نقاط على المسارات المحددة في أقاليم دول أخرى غير تلك التي عينت شركات الطيران وفقاً للمبادئ العامة بأن تلك السعة يجب أن تكون مرتبطة بالآتي:
  - (أ) متطلبات الحركة الجوية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عينَ شركة الطيران.
  - (ب) متطلبات الحركة الجوية في المنطقة التي تعبّر خلالها الخدمات المتفق عليها، وذلك بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى المؤسسة من قبل شركات الطيران في الدول التي تشكل المنطقة.

(المادة (٨)

**ممثلو شركات الطيران**

١. يمنح كلُّ طرف متعاقد شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر، على أساس المعاملة بالمثل، الحق في الاحتفاظ بمكاتب وموظفي إداريين وتجاريين وفنين مختارين من بين مواطني أي من الطرفين المتعاقدين، أو كلِّهما حسب الضرورة لمطالبات أي شركة طيران مُعينة على النقاط المحددة في جدول المسارات في إقليمه.

٢. يُسمح بتوظيف مواطني دولة ثالثة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بموجب تراخيص من السلطات المختصة.
٣. يخضع جميع الموظفين المذكورين أعلاه للقوانين المتعلقة بالدخول، والبقاء في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وكذلك القوانين، واللوائح، والتوجهات الإدارية المعامل بها في ذلك الإقليم.
٤. يقدم كل طرف متعاقد أي مساعدة ضرورية للمكاتب، والموظفين المذكورين.
٥. تمنح شركات الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد حقوق البيع المستقل للنقل باستخدام وثائق النقل الخاصة بها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، وفقاً لقوانين، ولوائح ذلك الطرف المتعاقد. ويجوز تنفيذ هذه المبيعات مباشرة من قبل ممثلي شركات الطيران المعينة، أو من خلال وكلاء معتمدين لديهم تراخيص مناسبة لتوفير هذه الخدمات.
٦. يحق لشركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تبيع، وتكون لأي شخص حريةُ شراء هذا النقل بالعملة المحلية، أو أي عملة أخرى قابلة للتحويل بحرية.
٧. يحق لشركات الطيران المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تدفع للنفقات المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل بحرية، شريطة أن يكون هذا وفقاً لأنظمة العملة المحلية.

## المادة (٩) الموافقة على الجداول

على شركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تعرض على سلطات طيران الطرف الآخر، وذلك قبل (٣٠) ثلاثة يوماً على الأقل من بدء تسيير الخدمات على المسارات المحددة وقبل كل موسم مرور، جداول الرحلات متضمنة نوع الطائرات المراد استخدامها للموافقة عليها أو التسجيل.

وينطبق ذلك أيضاً على أي تغييرات لاحقة، ويجوز تخفيض هذه المدة في حالات خاصة، بناءً على موافقة السلطات المذكورة.

## المادة (١٠) الترتيبات التعاونية

١. عند التشغيل أو الإبقاء على الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة، يحق لأي شركة طيران معينة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية، مثل المشروع المشترك، أو المجال المغلق، أو ترتيبات الرمز المشترك، مع:

- (أ) شركة أو شركات طيران من نفس الطرف المتعاقد.
- (ب) شركة أو شركات طيران للطرف المتعاقد الآخر.
- (ج) شركة طيران تابعة لدولة ثالثة.
- (د) مزود النقل البري من أي بلد.

وذلك شريطة أن يملك جميع المذكورون أعلاه في مثل هذه الترتيبات الصلاحية الملائمة، ويستوفون الشروط المطبقة عادةً في مثل هذه الترتيبات.

٢. يتافق الطرفان المتعاقدان على اتخاذ الإجراء اللازم لضمان إبلاغ المستهلكين بشكل تام، وحمايّتهم فيما يتعلق بتشغيل الرحلات بالرمز المشترك من أو إلى إقليمٍ ما، وكذلك كحد أدنى، يُزود الركاب بالمعلومات الازمة بالطرق الآتية:

- (أ) شفويا، وإن أمكن بالكتابة في وقت الحجز.
- (ب) بشكل مكتوب على التذكرة ذاتها أو إن لم يكن ذلك ممكنا، على وثيقة الرحلة المصاحبة للتذكرة أو على أي وثيقة أخرى تحل محل التذكرة، مثل تأكيد كتافي، بما في ذلك المعلومات التي توضح بمن يجب الاتصال بهم في حالة وجود مشكلة وإشارة واضحة إلى شركة الطيران المسؤولة في حالة وقوع ضرر أو حادث.
- (ج) شفويا مرة أخرى، من قبل موظفي الخدمات الأرضية لشركات الطيران في جميع مراحل الرحلة.

٣. يتعين على شركات الطيران تقديم طلب للموافقة على أي ترتيب تعاوني مقترن، لسلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين قبل (٣٠) ثلاثة يوماً على الأقل من التقديم المقترن للعمل به.

المادة (١١)

التعرفات

١. يسمح كل طرف متعاقد لكل شركة طيران بتحديد التعرفات الخاصة بها لنقل الحركة الجوية.
٢. ما لم يكن مطلوبا من قبل القوانين واللوائح الوطنية، لا يطلب تقديم التعرفات المفروضة من قبل شركات الطيران إلى سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين.
٣. في حالة عدم رضا أي من سلطات الطيران بالتعرفة المقترحة أو السارية لشركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، تسعى سلطات الطيران إلى تسوية الأمر من خلال المشاورات، إذا طلبت أي من سلطات الطيران ذلك، وعلى أي حال، لا يجوز لسلطة الطيران لدى الطرف المتعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع بدء سريان أو استمرار التعرفة لشركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة (١٢)

تبادل المعلومات

١. يتعين على كل طرف متعاقد أن يضمن قيام شركات الطيران المعينة من قبله بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر، قبل وقت كاف بقدر ما هو عملي، بنسخ من التعرفات والجدوال الزمنية بما في ذلك أي تعديل عليها، وكافة المعلومات الأخرى ذات الصلة المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالسعة المقدمة على كل من المسارات المحددة وأي 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، مبنية فيها نقاط الصعود والتزول.

المادة (١٣)  
الاعتراف بالشهادات والتراخيص

شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعترف بسريانها لدى أحد الطرفين المتعاقددين، والتي لا تزال نافذة، يُعترف بسريانها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل المسارات والخدمات المذكورة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم الإصدار، أو الاعتراف بهذه الشهادات أو التراخيص تعادل، أو تفوق المعايير الأدنى التي أعدت، أو يمكن أن تُعد بموجب المعاهدة. ومع ذلك، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف لغرض الرحلات الجوية فوق إقليميه بشهادات الأهلية، والتراخيص المنوحة لمواطنيه، أو المعترف بسريانها لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

المادة (١٤)  
السلامة الجوية

١. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب المشاورات في أي وقت 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) ثلاثة يوماً من ذلك الطلب.
٢. إذا وجد أحد الطرفين المتعاقددين بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ على القواعد المتعلقة بالسلامة، ولا يديرها بشكل فعال في النواحي المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه، والتي تفي بالمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، فسيتم إنذار الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات المعتبرة ضرورية للامتناع بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي. ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة خلال فترة يتفق عليها.
٣. طبقاً للمادة (١٦) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضاً أن أي طائرة مشغلة من قبل أو نيابة عن شركة طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقددين على خدمات إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وفي أثناء الوجود في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز أن تخضع لفحص من قبل الممثلين المفوضين من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة إلا يتسبب هذا في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. 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 وفقاً للمعاهدة.
٤. عندما يكون الإجراء العاجل ضرورياً لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق القيام فوراً بتعليق، أو تغيير ترخيص التشغيل لشركات طيران الطرف المتعاقد الآخر.
٥. يُوقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة (٤) أعلاه، في حال انتهاء سبب اتخاذ ذلك الإجراء.
٦. بالإشارة إلى الفقرة (٢) أعلاه، إذا تقرر أن أحد الطرفين المتعاقدين لا يزال غير ممثل بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي عند انقضاء المدة الزمنية المتفق عليها، فينبغي إبلاغ الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك. كما ينبغي إبلاغ الأخير بالحل اللاحق المرضي للوضع.

## المادة (١٥) أمن الطيران

١. بما يتفق مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما ببعضهما بعضاً لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد عمومية حقوقهما، والتزامهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان المتعاقدان بشكل خاص بما يمثل مع أحکام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع أعمال العنف غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة بالطائرات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م، ومعاهدة تميز المتغيرات البلاستيكية بعرض 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 بعضاً مما لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضدَّ سلامة هذه الطائرات، وركابها وطاقمها، والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
٣. يعمل الطرفان المتعاقدان في علاقتهما المتبادلة بما يمثل مع أحكام أمن الطيران المعدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، ووضعت كملحق للمعاهدة، بالقدر الذي تكون به أحكام الأمن هذه مطبقة على الطرفين المتعاقدين، وسيلزمان مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل بما يمثل 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 إقليميه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب، والطاقم، والأمتنة المحمولة باليد، والأمتنة، والحمولة، ومخازن الطائرات، قبل وفي أثناء الركوب أو التحميل. كما يجب على كلِّ طرف متعاقد أن يقدم مراعاة خاصة 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 ضدَّ سلامة هذه الطائرات، أو ركابها وطاقمها، أو المطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، يساعد الطرفان المتعاقدان بعضهما بعضاً من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى المناسبة المقصود بها الإنتهاء السريع، والأمن لهذه الحادثة، أو التهديد.

## المادة (١٦)

### تحويل الإيرادات

١. يمنع كل من الطرفين المتعاقدين شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل وفقاً 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 قيوداً 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 قبل الطرف المتعاقد الأول.
٣. في حالة أن المدفوعات بين الطرفين المتعاقدين تحكمها اتفاقية خاصة، فسوف يتم تطبيق مثل هذه الاتفاقية.

#### المادة (١٧) رسوم المستخدمين

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

#### المادة (١٨) المشاورات

١. بروح التعاون الوثيق، تشاور سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مع بعضهما بعضاً من وقت لآخر، وذلك من منظور ضمان التطبيق والامتثال المرضي لأحكام هذه الاتفاقية والجداول الملحقة بها، كما تشاور عند الضرورة لتقديم أي تعديل عليها.
٢. يجوز لأيٍ من الطرفين المتعاقدين أن يطلب مشاورة كتابةً، والتي يجب أن تبدأ خلال (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلُّم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة.

#### المادة (١٩) تسوية المنازعات

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

٢. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال المفاوضات، يجوز لهما الاتفاق على إ حالة الخلاف إلى شخص، أو جهة للفصل فيه، فإذا لم يتفقا على ذلك، يقدم الخلاف بناء على طلب أيٍ من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه إلى هيئة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، يرشح كل طرف متعاقد واحداً، والثالث يعينه المحكمان المعينان. وعلى كلٍ من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً خلال (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلٍم أيٍ من الطرفين المتعاقدين من الآخر، عبر القنوات الدبلوماسية. إخطار طلب تحكيم الخلاف من قبل هذه الهيئة، وسيتم تعين المحكم الثالث خلال (٦٠) ستين يوماً أخرى. فإذا تعذر على أيٍ من الطرفين المتعاقدين تعين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بناء على طلب أيٍ من الطرفين المتعاقدين تعين محكم، أو محكمين حسب مقتضى الحال، ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث مواطناً للدولة ثالثة، وأن يعمل كرئيس هيئة التحكيم.
٣. باستثناء ما هو منصوص عليه في هذه المادة، أو خلاف ذلك كما هو متفق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين، تحدٍد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها القضائية وفقاً لهذه الاتفاقية، وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها. بناء على طلب من هيئة التحكيم، أو بناء على طلب أيٍ من الطرفين المتعاقدين، يعقد مؤتمر لتحديد المسائل التي يتعين التحكيم فيها، والإجراءات المحددة الواجب اتباعها في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يوماً بعد تشكيل هيئة التحكيم بالكامل.
٤. باستثناء ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان، أو وجهته هيئة التحكيم، يقدم كلٌ من الطرفين المتعاقدين مذكرةً خلال (٤٥) خمسة وأربعين يوماً بعد التشكيل الكامل لهيئة التحكيم، وتكون الإجابات واجبة التسليم خلال (٦٠) ستين يوماً بعد ذلك. وتعقد هيئة التحكيم جلسة بناء على طلب أيٍ من الطرفين المتعاقدين، أو وفقاً لتقديرها خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من موعد تسليم الإجابات.
٥. تسعى هيئة التحكيم لإصدار قرارها كتابةً خلال (٣٠) ثلاثين يوماً بعد انتهاء الجلسة، أو إذا لم تعقد جلسة، بعد (٣٠) ثلاثين يوماً من تاريخ تقديم كلتا الإجابتين، ويتخذ القرار بأغلبية الأصوات.
٦. يجوز أن يقدم الطرفان المتعاقدان طلباتٍ لتوضيح القرار خلال (١٥) خمسة عشر يوماً بعد تسلٍمه، ويصدر هذا التوضيح خلال (١٥) خمسة عشر يوماً من تقديم هذا الطلب.
٧. يكون قرار هيئة التحكيم ملزماً لكلا الطرفين المتعاقدين.

٨. يتحمل كل من الطرفين المتعاقدين تكاليف المحكم المعين من قبله. 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 كلاً الطرفين المتعاقدين، فيجب أن تعدل هذه الاتفاقية لتتوافق مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

### المادة (٢١) التعديلات

١. إذا اعتبر أيٌ من الطرفين المتعاقدين أنه من المغوب تعديل أيٌ حكم من هذه الاتفاقية بما في ذلك جدول المسارات الذي يعتبر جزءاً من الاتفاقية، فإنه يجب طلب المشاورات وفقاً للمادة (١٨) من هذه الاتفاقية. ويمكن أن تتم هذه المشاورات عن طريق تبادل الاتصالات.

٢. إذا كان التعديل يتعلق بأحكام الاتفاقية بخلاف جدول المسارات، فيتعين الموافقة على التعديل من قبل كلٍ من الطرفين المتعاقدين وفقاً لإجراءاته القانونية، ويصبح نافذاً عند تأكيده بتبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية وفقاً لمبادئ وأحكام هذه الاتفاقية.

٣. إذا كان التعديل يتعلق فقط بأحكام جدول المسارات، يتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران لكلاً الطرفين المتعاقدين. ويدخل هذا التعديل حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليه من قبل سلطات الطيران لدى كلٍ من الطرفين المتعاقدين.

### المادة (٢٢) التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجّل هذه الاتفاقية وأي تعديلات تدخل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٣)  
إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية، ويتم إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة، تنتهي الاتفاقية بعد (١٢) اثنين عشر شهراً من تاريخ تسلمه الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنتهاء بالتوافق قبل انتهاء هذه الفترة، وفي غياب إقرار التسليم من قبل الطرف المتعاقد الآخر يعتبر الإخطار مسلماً بعد (١٤) أربعة عشر يوماً من تسلمه منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة (٢٤)  
الدخول إلى حيز التنفيذ

تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ عندما يخطر الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية، بأن الإجراءات القانونية الخاصة بهما لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ قد اكتملت.

وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين المفوضين أدناه، بناءً على التفويض المعطى لكلٍّ منها من قبل حكومته، قد وقعا على هذه الاتفاقية.

حررَتْ هذه الاتفاقية في يوم ١٠ نوفمبر ٢٠٢٥ م ، مدينة بونتكانا، جمهورية الدومينيكان ، من نسختين أصليتين باللغتين: العربية، الإسبانية والإنجليزية، وجميع النصوص ذات حجية متساوية. وفي حالة وجود أي خلاف في تفسير أو تطبيق الاتفاقية، فإنه يعتدُ بالنص الإنجليزي.

عن حكومة

جمهورية كوستاريكا

عن حكومة

سلطنة عمان

## ملحق جدول المسارات

١. المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة لحكومة سلطنة عُمان:

نقطاً فيما وراء	إلى	نقطاً وسطية	من
(٤)	(٣)	(٢)	(١)
أي نقاط	نقطاً في جمهورية كاستاريكا	أي نقاط	نقطاً في سلطنة عُمان

٢. المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة لحكومة جمهورية كاستاريكا:

نقطاً فيما وراء	إلى	نقطاً وسطية	من
(٤)	(٣)	(٢)	(١)
أي نقاط	نقطاً في سلطنة عُمان	أي نقاط	نقطاً في جمهورية كاستاريكا

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

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

### ملاحظات:

يكون لشركات الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد الحق في التشغيل لنقطاً في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشكل منفصل أو مجتمع على نفس الرحلة مع حق الربط بين نقطتين في إقليم الطرف الآخر، شريطة عدم إجراء نقل جوي محلي باستثناء التوقف لغير أغراض الحركة الجوية.

**AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COSTA RICA**

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Republic of Costa Rica, 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 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 Costa Rica, the Ministry of Public Works and Transportation, the Technical Council of Civil Aviation, the General Directorate of Civil Aviation 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**" is the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

- (g) 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.
- (h) The term “**Route Schedule**” means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.
- (i) The term “**Agreement**” means this agreement, the Annex attached thereto, and any protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.
- (j) The term “**User Charges**” means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related facilities and services.

## 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.
  - (c) To embark and disembark 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 embark and disembark, 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 Airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 7 of the present Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article.

4. If, because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the temporary granting of alternative rights, as mutually decided by the Contracting Parties.

### **Article 3** **Designation of Airlines**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more Airlines 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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such Aeronautical 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 control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in the nationals of such Contracting Party.
5. When an Airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services, provided that a Tariff, established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement, is in force in respect of that service.

### **Article 4** **Revocation or Suspension of Operating Authorization**

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, in any of the following cases:

- (a) If it is not satisfied that control of that Airline are vested in the Contracting Party designating the Airline or in the nationals of such Contracting Party.
  - (b) If the Airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights.
  - (c) If 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 Article 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 on the basis of reciprocity, in the Territory of the other Contracting Party from all 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 on the basis of reciprocity, 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, airway bills, 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 Aeronautical Authorities of the state of entrance and forwarded to notify the customs authorities.

**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 lands 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 the Agreed Services on the Specified Routes between their respective Territories.
2. In operating the Agreed Services, the Designated Airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the Airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.
3. The Agreed Services provided by the Designated Airlines of each Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public transportation on the Specified Routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of Capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from, or destined for the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the Specified Routes in the Territories of other states other than those that designated the Airline shall be made in accordance with the general principles that Capacity shall be related to:
  - (a) Traffic requirements to and from the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline.
  - (b) Traffic requirements of the area through which the Agreed Service passes, after taking account of other transport services established by Airlines of the states comprising the area.

### **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. Each Contracting Party shall provide any necessary assistance to the said offices and personnel.
5. 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 Contracting Party, in accordance with 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.
6. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any other freely convertible currency.
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** **Approval of Timetables**

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval or registration to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than 30 (thirty) days prior to the inauguration of services on the Specified Routes and prior to each traffic season, the flight timetables including the types of aircraft to be used.

This shall likewise apply to the later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

**Article 10**  
**Cooperative Arrangements**

1. In operating or holding out the Agreed Services on the Specified Routes, any Designated Airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or code-sharing arrangements, with:
  - (a) an Airline or Airlines of the same Contracting Party;
  - (b) an Airline or Airlines of the other Contracting Party;
  - (c) an Airline of a third state;
  - (d) a land transportation provider of any country

Provided that all the above mentioned hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. The Contracting Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code-shared flights operating to or from their Territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:
  - (a) Orally and, if possible, in writing at the time of booking.
  - (b) In written form, on the ticket itself or, if not possible, on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which Airline is responsible in case of damage or accident.
  - (c) Orally again, by the Airline's ground staff at all stages of the journey.
3. The Airlines are required to file for approval any proposed cooperative arrangement with the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least 30 (thirty) days before its proposed introduction.

**Article 11**  
**Tariffs**

1. Each Contracting Party shall allow each Airline to determine its own Tariffs for the transportation of traffic.
2. Unless required by national laws and regulations, Tariffs charged by Airlines shall not be required to be filed with the Aeronautical Authorities of either Contracting Party.

3. In the event that either Aeronautical Authority is dissatisfied with a Tariff proposed or in effect for an Airline of the other Party, the Aeronautical Authorities will endeavor to settle the matter through consultations, if so requested by either Aeronautical Authority. In any event, the Aeronautical Authority of a Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a Tariff of an Airline of the other Contracting Party.

### **Article 12** **Exchange of Information**

1. Each Contracting Party shall cause its Designated Airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of Tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the Agreed Services, including information about the Capacity provided on each of the Specified Routes and any further information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.
2. Each Contracting Party shall cause its Designated Airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the Agreed Services showing the points of embarkation and disembarkation.

### **Article 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 routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other state.

### **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 30 (thirty) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that 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 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 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 International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization 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 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, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### **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.
3. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

**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 cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and 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 60 (sixty) 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 3 (three) 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 60 (sixty) 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 60 (sixty) 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 30 (thirty) 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 45 (forty-five) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 (sixty) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion within 30 (thirty) days after replies are due.
5. The tribunal shall endeavor to give a written decision within 30 (thirty) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 (thirty) 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 15 (fifteen) days after it is received and such clarification shall be issued within 15 (fifteen) 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**  
**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 other than of the Route Schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall come into effect when confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channels.
3. If the amendment relates only to the provisions of the Route Schedule, it shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such amendment shall come into force from the date of its approval by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties in accordance with the principles and provisions of this Agreement.

**Article 22**  
**Registration with the International Civil Aviation Organization**

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

**Article 23**  
**Termination of the Agreement**

Either Contracting Party may at any time give notice 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 12 (twelve) 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 14 (fourteen) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**Article 24**  
**Entry into Force**

The Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes, that their respective legal procedures for the entry into force of this Agreement have been completed.

In witness thereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done this on the 10th day of November, 2025, at Punta Cana, Dominican Republic in duplicate in the Arabic, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In the event of 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 Costa Rica**

**ANNEX**

**ROUTE SCHEDULE**

1. Routes to be operated by the Designated Airlines of the Government of the Sultanate of Oman:

<b>From</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>To</b>	<b>Points Beyond</b>
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the Sultanate of Oman	Any points	Points in the Republic of Costa Rica	Any points

2. Routes to be operated by the Designated Airlines of the Government of the Republic of Costa Rica:

<b>From</b>	<b>Intermediate Points</b>	<b>To</b>	<b>Points Beyond</b>
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the Republic of Costa Rica	Any points	Points in the Sultanate of Oman	Any points

3. The Designated Airlines of the Government of the Sultanate of Oman may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) above, provided that the Agreed Services on these routes begin at a point in column (1).
4. The Designated Airlines of the Government of the Republic of Costa Rica 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).

Notes: The Designated Airlines of each Contracting Party will have the right to operate to points in the Territory of other Contracting Party separately or in combination on the same flight with co-terminal rights, provided no domestic traffic is carried except for Stop for Non-Traffic Purposes.