

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة التفاهم

عقد وفدا المديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية بحكومة سلطنة عمان والمديرية العامة للطيران المدني بحكومة الجمهورية العربية السورية الواردة أسماء أعضائهما في المرفق أ مباحثات في دمشق خلال الفترة ٣-٤ جمادى الآخرة ١٤٢٣هـ الموافق ١١-١٢ أغسطس ٢٠٠٢م بغية تعديل الاتفاق الخاص بتنظيم خدمات النقل الجوي بين حكومتي البلدين والموقع في يوم الثاني من ذو القعدة ١٤١٢هـ الموافق ٤ مايو ١٩٩٢م في مسقط، وقد جرت هذه المباحثات في جو أخوي وودي ، أسفرت خلالها عن تعديل الاتفاق المشار إليه أعلاه كما يلي:-

- ١- تعديل الفقرة (ب) الخاصة بتعريف سلطات الطيران من المادة ١ تعاريف كما هو وارد في المرفق ب البند ١.
- ٢- تعديل الفقرة (ج) الخاصة بتعريف شركة الطيران المعينة من المادة ١ تعاريف ، كما هو وارد في المرفق ب البند ٢.
- ٣- تعديل البند ١ من المادة ٣ تعيين شركات الطيران، كما هو وارد في المرفق ب البند ٣.
- ٤- إضافة بند جديد رقم ٣ خاص بتعيين وكلاء شركات الطيران في المادة (٦) تطبيق القوانين والانظمة، كما هو وارد في المرفق ب البند ٤.
- ٥- إضافة مادة السلامة الجوية تحت رقم (٤) (مكرر) كما هو وارد في المرفق ب بند ٥.
- ٦- تنفيذاً لأحكام المادة (٣) من الاتفاق بعد التعديل ، تقبل حكومة الجمهورية العربية السورية أن تكون شركة الطيران العماني هي الناقل الثانية لحكومة سلطنة عمان بجانب شركة طيران الخليج. كما تقبل حكومة سلطنة عمان أن تكون شركة طيران أخرى تسمى فيما بعد كناقلة وطنية ثانية لحكومة الجمهورية العربية السورية بجانب مؤسسة الطيران العربية السورية.

جدول الطرق: -٧

اتفق الوفدان على تعديل جدول الطرق رقمي ١-٢ الملحقين في الاتفاق ، كما هو وارد في المرفق ج.

صورة ج.ب.ب. الأهل
المدير العام للطيران المدني



٨- السعة وعدد الرحلات:

- اتفق الوفدان على انه يحق لشركات /مؤسسات الطيران المعينة تسيير (٥) خمسة رحلات أسبوعياً في كل اتجاه للركاب و/أو للشحن بأي نوع من الطائرات. وقد وعد الجانب السوري بدراسة زيادة عدد الرحلات عند بدء تشغيل الناقلات الوطنية من الجانب العماني.
- في حالة طلب رحلات إضافية على شركات الطيران المعينة من قبل الطرفين رفع طلبها إلى سلطات الطيران المختصة للموافقة عليها.

٩- الرحلات العارضة (Charter Flights):

- اتفق الوفدان على انه يحق لكل من الطرفين المتعاقدين تشغيل رحلات عارضة (Charter Flights) للركاب والشحن بأي عدد في أي وقت سعياً نحو تشجيع الحركة بين البلدين .

١٠- الحرية الخامسة:

على الرغم مما ورد في ملحق الاتفاق الخاص بجداول الطرق (٢٠١) اتفق الوفدان على الآتي:-

- أ. يحق للجانب السوري التمتع بالحرية الخامسة بين مسقط ودبي او مسقط و الدمام.
- ب. يحق للجانب العماني التمتع بالحرية الخامسة بين دبي ودمشق أو أبوظبي ودمشق.

١١- التشغيل بالرموز المشتركة:

- أ) بموجب هذه الفقرة تكون الناقلات الوطنية المعنية مخولة بالدخول في ترتيبات تتعلق بالتشغيل باستخدام الرموز المشتركة فيما بينها وكذلك مع أية ناقلة أو ناقلات من أية جنسية لدولة متعاقدة ثالثة بشرط أن تكون هذه الترتيبات خاضعة إلى حقوق النقل المتاحة على مقاطع التشغيل .
- ب) يجب على كل ناقلة تعمل حسب ترتيبات التشغيل المشترك طبقاً للفقرة (أ) أعلاه فيما يتعلق بتذاكر السفر المبيعة أن تبين بوضوح إلى كل مشتري في نقطة البيع اسم الناقلات التي سوف تقوم فعلاً بالتشغيل على كل مقطع من الخدمة ومع أية ناقلة أو ناقلات سوف يكون للمشتري علاقة تعاقدية معها .

١٢- تجنب الأزواج الضريبي:

اتفق الوفدان على رفع توصية الى الجهات المعنية في حكومتيهما للدخول في اتفاقية لتجنب الأزواج الضريبي على دخل الشركات المعنية لكلا البلدين.

١٣- سريان المفعول:

- فيما يتعلق بالتعديلات والإضافات التي أدخلت على الاتفاق والتي ترد في المرفق ج، اتفق الطرفان على أن تبدأ في السريان مؤقتاً من تاريخ التوقيع على هذه المذكرة ونهائياً اعتباراً من اليوم الذي يتم فيه تبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية الدالة على إتمام إجراءات اعتماد هذه التعديلات والإضافات وفقاً للإجراءات الدستورية/ القانونية في بلد كل منهما.
- فيما يتعلق بالفقرات ٦ وما بعدها ، فإنها تدخل في السريان من تاريخ توقيع هذه المذكرة.

- تعتبر هذه المذكرة مكتملة لمذكرة التفاهم الموقع عليها في دمشق بتاريخ ٢٥ شعبان ١٤١١هـ الموافق ١١ آذار (مارس) ١٩٩١م

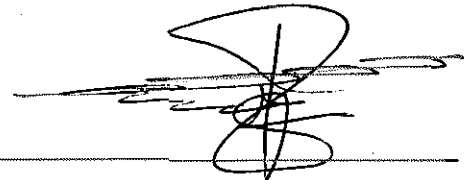
حررت في دمشق بتاريخ ٤ جمادى الآخرة ١٤٢٣هـ الموافق ١٢ اغسطس/آب ٢٠٠٢م

عن وفد الجمهورية العربية السورية

عن وفد سلطنة عمان



حسين محفوض
رئيس الوفد



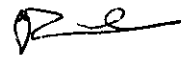
راشد بن محمد بن حمد الكيومي
رئيس الوفد

المرفق (أ)

صفحة (١ من ٢)

قائمة أسماء الوفدين
أعضاء وفد سلطنة عمان

١. الفاضل/ راشد بن محمد بن حمد الكيومي
مدير دائرة النقل الجوي
المديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية
رئيساً
٢. الفاضل/ عبدالرزاق بن سعيد بن صاح المنذري
رئيس قسم الاتفاقيات والمنظمات
المديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية
عضواً
٣. الفاضل/ زياد بن كريم الحرمي
مدير اول المبيعات
الطيران العماني
عضواً
٤. الفاضل/ حسن عبداللطيف حساني
مدير العلاقات الحكومية (أمريكا، أوروبا، افريقيا، والشرق الأوسط)
طيران الخليج
عضواً
٥. الفاضل / محمد علم
مدير دول المشرق
طيران الخليج
عضواً



أعضاء وفد الجمهورية العربية السورية

رئيساً	المدير العام للطيران المدني	السيد حسين محفوظ
عضواً	مديرة النقل الجوي	الآنسة هدى مخبير
عضواً	مسؤول متابعة اتفاقات النقل الجوي (وزارة النقل)	الآنسة حسناء اللحام
عضواً	رئيس دائرة العلاقات الخارجية	السيد عاطف تميم
عضواً	من مديرية النقل الجوي	السيد منذر خير بك
عضواً	معاون المدير التجاري (السورية)	السيد سعيد الحكيم
عضواً	رئيس فرع اتفاقيات المشاركة بالرمز (السورية)	الآنسة ديانا بشور
عضواً	رئيس مكتب فرع اتفاقيات المشاركة بالرمز (السورية)	الآنسة ريما محمد



المرفق ب

تعديلات اتفاق تنظيم خدمات النقل الجوي بين سلطنة عمان والجمهورية العربية السورية الموقع في مسقط في يوم الثاني من ذي القعدة ١٤١٢هـ الموافق ٤ مايو ١٩٩٢م.

تم التوصل إلى هذه التعديلات في المباحثات بين سلطتي الطيران المدني في البلدين بتاريخ ٤ جمادى الاخر ١٤٢٣هـ الموافق لـ ١٢ اغسطس ٢٠٠٢م في دمشق.

١. تعديل الفقرة ب من مادة (١) تعاريف

تعنى عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة سلطنة عمان ، وزير النقل والاتصالات أو أي شخص أو هيئة يخول ممارسة الصلاحيات المناطة به حالياً وبالنسبة لحكومة الجمهورية العربية السورية وزير النقل أو أي شخص أو هيئة يخول ممارسة الصلاحيات المناطة به حالياً .

٢. تعديل الفقرة ج من المادة ١ تعاريف:-

تعنى عبارة " شركة الطيران المعينة " شركات / مؤسسات طيران التي يكون قد جرى تعيينها ورخص لها بموجب المادة الثالثة من هذه الاتفاق.

٣. تعديل البند ١ من مادة (٣) تعيين شركات الطيران

يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يعين ، ويخطر الطرف المتعاقد الآخر بذلك كتابة، شركة طيران أو أكثر بغية استثمار الخدمات المنفرد عليها على الطرق المحددة .



(صفحة ٢ من ٣)

٤. إضافة بند جديد رقم ٣ الخاص بتعيين وكلاء شركات الطيران في المادة (٦) تطبيق القوانين والانظمة.

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين ، لأغراض الشؤون التجارية والفنية المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها ، شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في تعيين ممثلين في إقليم الطرف المتعاقد الأول ، ويكون تعيين هؤلاء الممثلين وفقا للقوانين والنظم النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٥. إضافة مادة السلامة الجوية تحت رقم (١٤ مكرر).

المادة (١٤ مكرر)

السلامة الجوية

١ - يحق لأي طرف متعاقد طلب التشاور في أي وقت فيما يتعلق بمعايير السلامة في أي مجال يتعلق بأطقم الطائرة ، الطائرات أو تشغيلها والمطبقة من قبل الطرف الآخر . تتم تلك المشاورات خلال فترة ٣٠ يوم من ذلك الطلب .

٢ - إن وجد أحد الطرفين المتعاقدين أن الطرف المتعاقد الآخر وبعد هذه المشاورات لم يحافظ بشكل فعال على معايير السلامة وادارتها في أي مجال ، والتي هي على الأقل مماثلة للحد الأدنى من المعايير في ذلك الوقت و حسب ما ورد في اتفاقية شيكاغو ، يقوم الطرف المتعاقد الأول بإعلام الطرف المتعاقد الآخر بالمستجدات والخطوات التي تعد ضرورية لتطابق الحد الأدنى من المعايير تلك وعلى الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب والصحيح .

وإذا فشل الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات مناسبة خلال ١٥ يوم أو أكثر حسب ما يتم الاتفاق عليه . فإن هذا الفشل يشكل القاعدة لتطبيق الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الاتفاق (إلغاء أو وقف العمل بترخيص الاستثمار).

٣ - رغماً عن الالتزامات المذكورة في المادة /٣٣/ من اتفاقية شيكاغو فقد تم الاتفاق على أن أية طائرة يتم تشغيلها من قبل أو وفق ترتيبات التأجير لصالح شركة / شركات الطيران النقل الجوي لطرف متعاقد على الخدمات إلى / من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يجوز أثناء وجودها ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر أن تخضع لاختبار من

قبل ممثلين معتمدين للطرف المتعاقد الآخر على الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية مفعول وثائق الطائرة ، وطاقمها ، وحالة الطائرة وأجهزتها (في هذه المادة تدعى " فحص الساحة " (*)) ، بشرط أن لا يؤدي إلى تأخير غير معقول .
(*) : الكشف الساحي هو الكشف على الطائرة قبل الإقلاع .

٤ - إذا أدى أي فحص ساحة أو سلسلة فحوص ساحة إلى :

- أ - قلق خطير بأن الطائرة أو تشغيل طائرة لا يتقيد بالمعايير الدنيا المطبقة في ذلك الوقت طبقاً لاتفاقية شيكاغو ، أو
ب - قلق خطير بأن هناك نقصاً في معايير وإدارة صيانة السلامة الفعالة المقررة في ذلك الوقت طبقاً لاتفاقية شيكاغو .

ينبغي على الطرف المتعاقد الذي يقوم بإجراء الفحص ، وبهدف تطبيق المادة /٣٣/ من اتفاقية شيكاغو ، حراً باستخلاص بأن المتطلبات التي تصدر من خلال الشهادات المتعلقة بالطائرة أو بأطقم الطائرة لتلك الطائرة أو تعتبر هذه الشهادات بموجبها سارية المفعول أو أن المتطلبات التي يتم تسيير الطائرة بموجبها ليست مماثلة للمعايير أو تفوق الحدود الدنيا الموضوعية طبقاً لاتفاقية شيكاغو .

٥ - في حال رفض ممثل شركة الطيران (شركات الطيران) النقل الجوي السماح بالقيام بالفحص الساحي للطائرة التي تسييرها شركة الطيران (أو شركات الطيران) طرف متعاقد طبقاً للفقرة /٣/ من هذه المادة ، فإن للطرف المتعاقد الآخر مطلق الحرية في الاستنتاج أن قلقاً خطيراً من النوع المشار إليه في الفقرة /٤/ من هذه المادة قد يكون هو السبب ويتوصل إلى الاستقراءات المشار إليها في تلك الفقرة .

٦ - يحتفظ كل طرف متعاقد في حق تعليق أو تغيير تصريح التشغيل لشركة الطيران أو شركات الطيران نقل جوي لطرف المتعاقد الآخر حالما يستنتج الطرف المتعاقد الأول سواء بناءً على نتيجة فحص الساحي أو سلسلة من الفحوصات الساحية أو رفض الفحص الساحي ، المشاورة ، أو خلاف ذلك ، و إن إجراءً فورياً أمر جوهري لسلامة تشغيل الطائرة

٧ - ينبغي عدم متابعة أي إجراء لطرف متعاقد طبقاً للفقرتين (٢) و (٦) من هذه المادة حالما

تتوقف الأسباب الداعية لاتخاذ الإجراء .



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

A Delegation representing the Directorate General of Civil Aviation and Meteorology in the Sultanate of Oman and a Delegation representing the Directorate General of Civil Aviation in the Syrian Arab Republic and whose names are included in annex A held discussions in Damascus during the period 11-12 August 2002 with a view to amending the Air Transport Service Agreement concluded in Muscat between the governments of both countries on 4 May 1992. The discussions, conducted in fraternal and amiable atmosphere, resulted in the following amendments to the above-mentioned Agreement:

- 1- Para 1 (b), definition of Civil Aviation Authorities, was amended as indicated in Annex B, para 1.
- 2- Para 1 (c), definition of Designated Airlines, was amended as indicated in Annex B, para 2.
- 3- Para 3 (1), Designation of Airlines, was amended as indicated in Annex B, para 4.
- 4- A new para 3, Designation of Airline Agents was added to Art. 6, Application of Laws and Regulations, as indicated in Annex B, para 4.
- 5- An article (14 bis), Aviation Safety, was added as indicated in Annex B, para 5.
- 6- In application of Art. 3 of the amended Agreement, the Government of the Syrian Arab Republic accepted Omani Airline as a second national Omani carrier in addition to Gulf Air. The Government of the Sultanate of Oman that a second airline yet to be designated be a second national Syrian carrier in addition to the Syrian Arab Airline.
- 7- **Route Schedule:**

The two delegations agreed to amend Route Schedules 1 and 2 attached to the Agreement according to the text of Annex C.

8- **Capacity and Number of Flights:**

- The two Delegations agreed that designated airlines are entitled to operate five (5) passenger and/or cargo/flights per week in each direction by using any type of aircraft. The Syrian party promised to increase the number of flights when Omani carriers start operation.
- In case of additional flights, designated airlines of both parties are required to submit a request to the competent aviation authorities.

9- **Charter Flights**

The two Delegations agreed that each contracting party is entitled to operate any number of passenger and cargo charter flights at any time, with a view to promoting air traffic between the two countries.

10- **Fifth Freedom**

Notwithstanding the Agreement Annex concerning Route Schedules 1 and 2, the two Delegations agreed that:

- a) The Syrian party is entitled to use the fifth air freedom on Muscat/Dubai or Muscat/Dammam.
- b) The Omani party is entitled to use the fifth air freedom on Dubai/Damascus or Abu-Dhabi/Damascus.

11- **Code Sharing**

- a) By this paragraph, Omani national designated carriers are entitled to conclude code sharing arrangements among themselves and with any third party carrier, provided that such arrangements be subject to air traffic rights provided for operational legs.
- b) Concerning travel ticket sale, each carrier operating code-shared flights as indicated in a) above must provide the buyer at the sale point with the name of the carrier which

will operate each leg of the service and with the name of the carrier (s) with which the buyer will enter a contact relationship.

12- **Double Taxation**

The two Delegations agreed to submit a recommendation to the competent authorities in both countries to conclude an agreement to avoid double taxations on revenues of the designated airlines of both countries.

13- **Entry into Force**

- The two parties agreed that amendments and additions to the agreement set forth in Appendix C will enter into force temporarily as of the date of signing the Memorandum, and permanently as of the day of memoranda exchange through diplomatic channels indicating that procedure for approving these amendments and additions were completed in accordance with the statutory procedure of each country.
- Para 6 and subsequent paragraphs should come into force as of the date of signing this Memorandum.
- This Memorandum is supplementary to the Memorandum of Understanding signed in Damascus on 11 March 1991.

Done In Damascus on 12 August 2002.

For the Delegation of the Sultanate of Oman

For the Delegation of the Syrian Arab Republic

Rashid Ben Mohamed Ben Hamad Al-Kayoumy
Head of Delegation

Hussain Mahfoud
Head of Delegation

Names of Members of the Syrian Delegation

Mr. Hussain MAHFOUD	Director General of Civil Aviation	Head
Miss Hoda MKHEBAR	Director of Air Transport	Member
Miss Hasnaa AL-LAHAM	Officer, Air Transport Agreements (Ministry of Transport)	Member
Mr. Atif TAMIM	Chief, External Relations Dept.	Member
Mr. Mundhir KHAYR BEK	Air Transport Dept.	Member
Mr. Said AL-HAKIM	Assistant Trade Director (Syrian Airlines)	Member
Miss Diana BASHOOR	Chief, Code-Sharing Director (Syrian Airlines)	Member
Miss Rima MUHAMMAD	Chief, Code-Sharing Office (Syrian Airlines)	Member

Annex B

Page 1 of 3

Amendments to the Air Transport Service Agreement concluded in Muscat between the Sultanate of Oman and the Syrian Arab Republic on 4 May 1992.

The following amendments were reached during the discussion held in Damascus on 12 August 2002 between the Civil Aviation Authorities of both Countries.

1- Amendment to Art. 1.B - Definitions

The expression "Aviation Authorities" shall mean for the Government of the Sultanate of Oman the Minister of Transport and Communications or any person or administration authorized to exercise his present terms of reference and shall mean for the Government of the Syrian Arab Republic the Minister of Transport or any person or administration authorized to exercise his present terms of reference.

2- Amendment to Art. 1.C - Definitions

The expression "Designated Airline" shall mean those aviation companies duly designated and authorized according to Art. 3 of this Agreement.

3- Amendment to Art. 3.1 - Airline Designation

Both Contracting Parties are entitled to designate and to give written notice thereof to the other party, one or more airlines, for the purpose of operating the services agreed upon on the specified routes.

4- Addition of a new para 3 - Designation of Airline Agents, to Art. 6 - Application of Laws and Rules

For commercial and technical purposes concerning the operation of the services agreed upon, each contracting party shall bestow on the designated airline of the other contracting party the right to nominate representatives in the territory of the first contracting party.

Such nomination shall be made in accordance with laws and regulations applicable in the territory of the other contracting party.

5- **Addition of an Article 14 bis for Aviation Safety**

Art. 14 bis

Aviation Safety

1- Every contracting party may request at any time to hold consultations on safety standards concerning any flight crew area, any aircraft or any aircraft operation applied by the other party. Such consultations shall take place within 30 days of the request.

2- If one contracting party finds, after those consultations, that the other contracting party did not comply with safety standards and safety management in any area equivalent at least to minimum standards and provisions of the Chicago Convention, the latter shall be reminded by the former of necessary developments and steps to be followed in order to comply with minimum standards, and shall take adequate and sound action.

If such adequate action is not taken within 15 days or more according to the steps agreed upon, such failure shall constitute a foundation for the application of Art. 4.1 of the Agreement (Cancellation or Suspensions of AOCs).

3- Notwithstanding those obligations provided for in Art. 33 of the Chicago Convention, it has been agreed that any aircraft operated by leasing arrangements concluded with airline(s) of a contracting party for services to and from the territory of the other contracting party, the aircraft may be subjected, while in such territory, to a validation test in order to ascertain the appropriateness of its documentation, crew, status of equipments (the test is hereunder designated as "Apron Examination"(*)), provided that any unreasonable delay is avoided.

(*) Apron test is an aircraft screening before departure.

- 4- If Apron examination or series of examinations results in:
- a) serious concern over an aircraft or an aircraft operation not complying with minimum standards in effect as provided for the Chicago Convention, or
 - b) serious concern over a deficiency in effective safety or safety maintenance standards in force according to the Chicago Convention.

The examining contracting party shall be free to conclude, according to Art. 33 of the Convention, that the requirements for aircraft documentation, flight crew documentation or validity of documentation or requirements for conducting operations are not equivalent or superior to minimum standards established by the Convention.

- 5- If the representative of the airline(s) refuses the apron examination provided for in para 3 above of an aircraft operated by airline(s) of a contracting party, the other contracting party shall be free to conclude that a serious concern, as referred to in para 4 above, may be the reason behind such refusal.
- 6- Each contracting party is entitled to suspend or modify the operational authorization given to the other contracting party's airline(s) as soon as the first party concludes that an immediate action is essential for the aircraft operational safety, based on an apron examination, a series of apron examinations, a consultation or else.
- 7- An action taken against a contracting party according to para 2 and 6 above shall not be pursued as soon as the reasons for such action are no longer valid.
