

الهيئة العامة للطيران المدني

قواعد التنظيم الاقتصادي للترخيص وحماية المستهلك في الطيران المدني

الهيئة العامة للطيران المدني

ديسمبر ٢٠١٥

المحتويات

٥	الفصل الأول: الغرض والتعاريف
٥	القسم ١: الغرض
٥	القسم ٢: التعاريف
٩	الفصل الثاني: ترخيص الناقلين الجويين و شركات الطيران التجاري الآخر
٩	القسم ١: تراخيص التشغيل الاقتصادي
٩	المادة ١: متطلبات الحصول على الشهادة أو الترخيص
٩	المادة ٢: السلامة
٩	المادة ٣: أنواع شهادات التشغيل الاقتصادي
١٠	المادة ٤: مكان العمل وطبيعته
١٠	المادة ٥: جنسية الجهات المالكة والمسيطرة
١٠	المادة ٦: المركز المالي
١١	المادة ٧: التأمين
١١	المادة ٨: إستتجار الطائرات
١١	المادة ٩: معلومات المراقبة المطلوبة
١١	المادة ١٠: أجور السفر وأسعار الشحن
١٢	المادة ١١: الإحصائيات
١٢	المادة ١٢: الإجراءات
١٢	المادة ١٣: رسوم الطلب
١٢	القسم ٢: تخصيص السعة المحدودة
١٣	القسم ٣: تراخيص الناقلين الأجانب
١٤	الفصل الثالث: حماية المستهلك
١٤	القسم ١: حماية المستهلك – التأخير والإلغاء والمنع من الصعود على متن الطائرة
١٤	المادة ١: نطاق التطبيق
١٤	المادة ٢: منع الصعود على متن الطائرة
١٥	المادة ٣: الإلغاء
١٥	المادة ٤: الحق بالتعويض
١٦	المادة ٥: الحق في إرجاع قيمة التذكرة أو تحويل مسار الرحلة

- المادة ٦: مساعدة الركاب الذين تأخرت أو ألغيت رحلاتهم أو تم منعهم من الصعود للطائرة..... ١٦
- المادة ٧: التحويل إلى درجة أعلى أو أدنى..... ١٦
- المادة ٨: التعويضات الأخرى ١٧
- المادة ٩: الحق في التعويض عن الأضرار..... ١٧
- المادة ١٠: الالتزام بإبلاغ الركاب عن حقوقهم ١٧
- القسم الثاني: الركاب ذوي الإحتياجات الخاصة..... ١٧
- المادة ١: نطاق التطبيق ١٧
- المادة ٢: منع رفض النقل..... ١٨
- المادة ٣: نقل المعلومات ١٨
- المادة ٤: تقديم المساعدة من قبل المشغلين الجويين..... ١٩
- المادة ٥: تقديم المساعدة من قبل المطارات ١٩
- المادة ٦: المسؤولية عن تقديم المساعدة في المطارات..... ٢٠
- المادة ٧: التعويض عن فقدان أو تلف الكراسي المتحركة، ومعدات الحركة والأجهزة المساعدة الأخرى ٢٠
- المادة ٨:الالتزامات اتجاه الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة..... ٢٠
- المادة ٩: جهة التطبيق والمهام المنوطة بها ٢٠
- المادة ١٠: إجراءات الشكاوى ٢٠
- الجزء ٣: مسؤولية المشغل الجوي في حال وقوع الحوادث..... ٢٠
- المادة ١: نطاق التطبيق ٢٠
- المادة ٢: تطبيق اتفاقية مونتريال ٢١
- المادة ٣: الدفعات المقدمة..... ٢١
- المادة ٤: تقديم المعلومات..... ٢١
- القسم ٤: التسعير ٢٢
- المادة ١: التعريفات والأسعار..... ٢٢
- المادة ٢: جهة التطبيق والمهام المنوطة بها ٢٣
- المادة ٣: إجراءات الشكاوى ٢٣
- الفصل الرابع: التزامات الخدمة العامة..... ٢٣
- المادة ١: نطاق التطبيق ٢٣

٢٣	المادة ٢: المبادئ العامة للالتزامات الخدمة العامة
٢٥	المادة ٣: إجراءات طرح المناقصة العامة لإنشاء الخط الجوي
٢٥	المادة ٤: مراجعة تشغيل الخط الجوي الجديد
٢٦	الفصل الخامس: التطبيق والاعتراض
٢٦	المادة ١: المسؤولية عن التطبيق
٢٦	المادة ٢: الغرامات والعقوبات
٢٦	المادة ٣: الاعتراض
٢٧	الفصل السادس: معلومات الاتصال
٢٨	الملحق الأول: مراقبة المعلومات المقدمة من قبل أصحاب تراخيص التشغيل الاقتصادي
٣٠	الملحق الثاني: معلومات إضافية حول إصدار تراخيص التشغيل الاقتصادي
٣٦	الملحق الثالث: نماذج بيانات الشركة
٣٩	الملحق الرابع: توجيهات بشأن "الظروف الاستثنائية"

الفصل الأول: الغرض والتعاريف

القسم ١: الغرض

تعمل هذه القواعد على تنظيم عملية ترخيص الناقل الجوي وإرساء القواعد والشروط التجارية الخاصة بتشغيل خدمات النقل الجوي. وتطبق أحكام هذه القواعد الاقتصادية على جميع المشغلين أو طالبي الترخيص لتشغيل خدمات النقل الجوي المنتظمة أو غير المنتظمة كما هو محدد في هذه القواعد سواء داخل سلطنة عُمان أو بينها وبين الجهات الدولية الأخرى.

يتضمن الفصل الأول تحديد الغرض من هذه القواعد وتفسير الشروط الواردة فيها.

ويختص الفصل الثاني بتحديد شروط الترخيص للناقلين الجويين وشركات الطيران التجاري الأخرى، وإجراءات منح حقوق الطيران الدولي والأحكام المتعلقة بتراخيص الناقل الجوي الأجنبي. ويحدد الفصل الثالث الشروط الخاصة بحماية حقوق الركاب في المجالات التالية:

أ. القسم ١: التأخير والإلغاء ومنع الصعود على متن الطائرة

ب. القسم ٢: الركاب من ذوي الإحتياجات الخاصة

ج. القسم ٣: مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب والبضائع والأمتعة

د. القسم ٤: الأسعار

ويحدد الفصل الرابع شروط التزامات الخدمة العامة، أي توفير بعض الخدمات الجوية المدعومة من الحكومة لأغراض تتعلق بالتنمية الاقتصادية.

ويحدد الفصل الخامس المسؤولية عن تطبيق هذه القواعد، أما الفصل السادس فيوفر بيانات الاتصال ذات الصلة.

القسم ٢: التعاريف

لأغراض هذه القواعد، يكون للمصطلحات والعبارات الواردة أدناه المعاني المبينة قرين كل منها:

(أ) "العمل الجوي": يعني عملية تشغيل الطائرة بغرض أداء خدمات خاصة كالخدمات الزراعية أو المعمارية أو التصوير أو المسح أو المراقبة وإجراء الدوريات أو البحث والإنقاذ أو الإعلان الجوي أو غيرها.

(ب) "الناقل الجوي": يعني الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يوفّر أو يشغل خدمات النقل الجوي للمسافرين أو نقل البريد أو البضائع، ويحمل رخصة تشغيل اقتصادي سارية المفعول أو ما يعادلها من تراخيص أخرى صادرة عن السلطات المختصة في البلد الأصلي للناقل الجوي.

(ت) "أسعار الرحلات الجوية": الأسعار التي يتم دفعها إلى الناقل الجوي أو وكلائه أو لجهات بيع التذاكر الأخرى مقابل نقل الركاب على متن خدمات النقل الجوي وأي شروط أخرى يتم بموجبها دفع هذه الأسعار، ومنها التعويضات والشروط المقدمة للوكالة والخدمات الإضافية الأخرى.

(ث) "المشغل الجوي": تعني أي مشروع صدرت من أجله شهادة ناقل جوي من قبل السلطات الوطنية المختصة بسلامة الطيران.

(ج) "شهادة المشغل الجوي": تعني الشهادة الصادرة عن السلطات المختصة بسلامة الطيران، بما يثبت امتلاك المشغل للقدرة المهنية والتنظيم الكافيين لضمان سلامة العمليات المحددة في تلك الشهادة، على النحو المنصوص عليه في أحكام القوانين والتشريعات الوطنية ذات الصلة.

(ح) "المطار": يعني منطقة محددة من البرّ أو البحر (تشمل المباني والإنشاءات والمعدات) مخصّصة للاستخدام كلياً أو جزئياً لوصول الطائرات ومغادرتها وحركتها على السطح.

(خ) "مستخدم المطار": أي شخص طبيعي أو معنوي مسؤول عن نقل الأشخاص أو البضائع عن طريق الجو إلى المطار المحدد أو انطلاقاً منه.

- (د) "اتفاقية الخدمات الجوية": تعني أي اتفاقية مبرمة بين السلطنة ودولة أو مجموعة دول أخرى يتم بموجبها إرساء حقوق والتزامات على كل دولة في ما يتعلق بالخدمات الجوية بين الدولتين، وجميع التعديلات التي يتم إدخالها على مثل تلك الاتفاقية بين وقت وآخر.
- (ذ) "خدمات النقل الجوي" أو "الخدمات الجوية": الرحلات الجوية التي تقوم بها الطائرات بهدف نقل المسافرين أو البضائع أو البريد، والتي يتم تشغيلها على أساس رحلات مجدولة أو غير مجدولة، ويتم بيع جزء من المقاعد المتاحة على متنها على الأقل إلى الجمهور بشكل مباشر دون أي دور لأي مستأجر.
- (ر) "السلطة المختصة": هي الجهة المسؤولة رسمياً عن شؤون الطيران المدني في السلطنة، والتي هي حالياً "الهيئة العامة للطيران المدني" أو أي كيان يخلفها.
- (ز) "الأمثلة": الأمثلة المسجلة أو حقايب اليد، في إطار التعريف الوارد في المادة ١٧(٤) من اتفاقية مونتريال.
- (س) "خطة العمل": تعني الوصف المفصل للأنشطة التجارية التي ينوي الناقل الجوي القيام بها في الفترة المحددة، بما يشمل الخطة المالية.
- (ش) "الإلغاء": وقف تشغيل رحلة مجدولة مسبقاً وقد جرى حجز مقعد واحد على الأقل على متنها.
- (ص) "السعة": السعة الكمية المتاحة على متن الطائرة والمستخدم لتوفير خدمات النقل الجوي المقدمة أو المقترح تقديمها من قبل ناقل جوي واحد أو أكثر في سوق مزدوجة بين مدينتين أو دولتين أو على خط رحلة معين. ويمكن تحديد السعة بحسب حجم الطائرة أو نوعها أو عدد مقاعدها و/أو الحيز المخصص للحمولة (بالوزن و/أو الحجم) ووتيرة تشغيلها أو أي مجموعة من العوامل المذكورة.
- (ض) "خدمة الطائرات العارضة": النقل الجوي التجاري غير المنتظم للأشخاص وأمتعتهم وممتلكاتهم على أساس الوقت أو المسافة أو الرحلة، حيث يجري استئجار كامل سعة طائرة واحدة أو أكثر مقابل أجر أو مكافأة.
- (ط) الخدمات الجوية التجارية": تعني الخدمات التي تنفذها الطائرة لنقل الركاب أو البضائع أو البريد مقابل إيجار أو مكافأة.
- (ظ) "الأطراف المتعاقدة": في ما يتعلق بالتزامات الخدمة العامة تعني الكيان الذي يبرم عقداً مع مشغل جوي لتوفير خدمات جوية والمسؤول عن دعمها.
- (ع) "منع الصعود على متن الطائرة": رفض نقل الركاب على متن رحلة جوية على الرغم من أنهم حضروا للصعود إلى الطائرة وفقاً للشروط المحددة في المادة ٣(٢)، باستثناء الحالات التي تتوفر فيها مبررات معقولة لمنعهم من الصعود على متن الطائرة، كأسباب تتعلق بالصحة أو السلامة أو الأمن أو حيازة وثائق سفر غير كافية.
- (غ) "الشخص ذو الاحتياجات الخاصة": الشخص الذي يملك قدرة محدودة على الحركة عند استخدام وسائل النقل بسبب أي إعاقة جسدية (إعاقة حسية أو حركية في الجسم، سواء أكانت دائمة أو مؤقتة) أو عقلية أو من أي عجز أو إعاقة أخرى، أو بسبب كبر السن، بحيث يحتاج إلى عناية خاصة وتكييف الخدمات المتوفرة لجميع الركاب بحسب احتياجاته الخاصة.
- (ف) "رخصة التشغيل الاقتصادي": التصريح الذي تصدره السلطة المختصة، والذي تسمح بموجبه لناقل جوي عُمانى أن ينقل جواً المسافرين و/أو البريد و/أو البضائع، أو أن يقوم بالعمل الجوي مقابل أجر أو مكافأة، وفق الشروط المحددة في رخصة التشغيل الاقتصادي بشأن التعويض أو الأجر أو المكافأة.
- (ق) "الوجهة النهائية": الوجهة المحددة على التذكرة أو تصريح الصعود إلى الطائرة الذي يتم إبرازه عند منضدة إنهاء إجراءات السفر أو بوابة الصعود للطائرة، أو وجهة الرحلة الأخيرة بالنسبة إلى ركاب الرحلات المتصلة. ولن يتم أخذ الرحلات المتصلة البديلة بعين الاعتبار في حال الالتزام بموعد الوصول الأصلي المقرر.

(ك) "الرحلة" تعني:

١- بالنسبة إلى المسافرين والأمتعة غير المسجلة، مدة نقل الركاب على متن الطائرة بما يشمل فترة صعودهم إليها ونزولهم منها.

٢- بالنسبة إلى البضائع والأمتعة المسجلة، يعني هذا المصطلح مدة نقل بضائع الشحن والأمتعة المسجلة منذ لحظة استلام الناقل الجوي لها حتى لحظة تسليمها للمستلم المخول بذلك.

٣- بالنسبة إلى الغير:

أ. يعني هذا المصطلح استخدام الطائرة منذ لحظة إمداد المحركات بالطاقة بغرض السير على المدرج أو الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقوفها على السطح وتوقف محرّكاتها بالكامل.
ب. حركة الطائرة عن طريق القطر و/أو عربات الدفع إلى الورا أو بدفعها الذاتي للسماح بالانتقال من مطار محدّد إلى وجهة محدّدة.

(ل) "ترخيص الناقل الأجنبي" التصريح الذي تصدره السلطة المختصة لشركات الخطوط الجوية الأجنبية التي تحمل تراخيص السلامة اللازمة والتي تخوّلها تشغيل خدمات النقل الجوي بما يتماشى مع أحكام اتفاقية الخدمات الجوية المبرمة بين سلطنة عُمان وبلد المنشأ للمشغل.

(م) "المطار الدولي": أي مطار مخصّص لوصول الرحلة الجوية الدولية أو مغادرتها حيث يتم اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بالجمارك والهجرة والصحة العامة والحجر البيطري والنباتي والإجراءات الأخرى المماثلة.

(ن) "الجهاز الإداري": هو الجهاز الأساسي للمطار الذي يكون هدفها الأساسي إدارة البنية التحتية للمطار وتنسيق ومراقبة نشاطات مختلف الجهات المشغلة الموجودة في المطار أو في نظامه.

(هـ) "اتفاقية مونتريال": اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٩ مايو ١٩٩٩.

(و) "الطيران التجاري الآخر": تعني أي غرض تطير لأجله الطائرة على سبيل الإيجار أو المكافأة بخلاف أداء خدمة جوية.

(ي) "التشغيل" بالنسبة إلى الطائرة، يعني طيرانها أو استخدامها أو التسبب بطيرانها أو استخدامها أو السماح به، والتواجد في أي مكان بصرف النظر عن وجود الشخص المعني في الطائرة، ويكون لمصطلح "مشغل" معنى مطابق لهذا.

(أأ) "الناقل الجوي المشغل" أو "المشغل" تعني الناقل الجوي الذي يسير أو ينوي تسيير رحلة بموجب عقد مع راكب أو بالنيابة عن شخص طبيعي أو معنوي آخر يربطه معه عقد أو بغرض نقل بضائع شحن.

(بب) "صاحب الحق بالتعويض": يعني أي راكب أو شخص له حق المطالبة بالتعويض بالنيابة عن المسافر وفقاً للقانون الساري.

(تت) "مقرّ العمل الرئيسي": المكتب الرئيسي أو المسجّل للناقل الجوي الذي تتم فيه الأنشطة المالية الرئيسية والرقابة على العمليات ومنها إدارة صلاحية الطائرات للطيران.

(تث) "الرحلة الجوية الخاصة" أي رحلة لا تتم على سبيل الإيجار أو المكافأة أو بالنيابة عن دولة ما (مثال: الرحلات الخاصة بالحكومة أو الجيش أو الشرطة).

(جج) "خطّ ضعيف" يعني أي خطّ رحلة جوية لا يستقله عدد كافٍ من الركاب لتكون الخدمات الجوية فيه قابلةً للاستمرار من المنظور التجاري، الخدمات الجوية التي تربط بين منطقة نائية أو منطقة خاضعة للتطوير ومطارٍ آخر.

- (حح) "بائع التذاكر" بائع التذاكر الجويّة الذي ينظّم عقد النقل المبرم مع المسافرين سواء لرحلة جويّة مستقلة أو كجزء من باقة خدمات، على أن يكون من غير الناقلين الجويين أو منظمي الجولات السياحية.
- (خخ) "مشغلّ الجولات السياحية": يعني الطرف الذي يقدّم باقة تجمع بين خدمتي سفر أو أكثر (مثل النقل والإقامة والوجبات والترفيه وزيارة المعالم السياحية) ويبيعها عبر وكالات السفر أو بشكل مباشر إلى المستهلكين النهائيين كمنتج واحد (باقة سياحية) بسعر إفرادي.
- (دد) "حقّ النقل الجويّ": يعني الحقّ بتشغيل خدمة جويّة بين المطارات وفق أحكام اتفاقية الخدمات الجويّة.
- (ذذ) "المنطقة النائية أو منطقة التطوير": تعني أي منطقة ضمن أراضي السلطنة تعتبر فيها الخدمات الجويّة ضرورية لدفع التطوّر الاقتصادي أو استمراريته.
- (رر) "الحجز": يعني أن الراكب يحمل تذكرة أو أي إثبات آخر يدلّ على أن الحجز قد تم قبوله وتسجيله من قبل الناقل الجويّ أو مشغلّ الجولات السياحية.
- (زز) "حقوق النقل الجوية المحدودة": تعني أن حقوق النقل الجويّ محدودة الحجم ونطاق التطبيق بموجب أحكام اتفاقيات الخدمات الجويّة السارية الثنائية أو المتعددة الأطراف، أو الترتيبات المتعلقة بها والتي تنشأ بموجبها.
- (سس) "الخدمة الجويّة المنتظمة": الخدمة الجويّة التي عادةً ما تكون مفتوحة أمام الجمهور ويتم تشغيلها وفقاً لجدول زمني منشور مسبقاً وبشكل دوري، مما يشكّل سلسلة رحلات جويّة منتظمة يسهل تحديدها.
- (شش) "حقّ السحب الخاص": هي وحدة نقدية دولية أنشأها صندوق النقد الدولي وتعتمد قيمتها على قيمة سلة مجموعة من العملات الدولية.
- (صص) "التذكرة": وثيقة صالحة يمنح بموجبها حقّ النقل أو ما يعادلها من الأشكال غير الورقية، ومنها النماذج الإلكترونية التي يصدرها أو يصادق عليها الناقل الجويّ أو وكلاؤه المفوضون.
- (ضض) "التغيير الملحوظ" و/أو "التغيير الجوهرى": أي تغيير كبير في العمليات أو الملكية أو الإدارة، والذي يشمل التغييرات التالية على سبيل المثال لا الحصر:
- ١- أي تحوّل في العمليات من الرحلات العارضة إلى الرحلات المجدولة أو من الشحن إلى نقل المسافرين أو من خدمات الرحلات القصيرة إلى الرحلات الطويلة أو من تشغيل الطائرات الصغيرة إلى الطائرات الكبيرة.
 - ٢- تملك مساهم جديد أو تجميع مساهم حالي لحصة تبلغ نسبتها (١٠%) أو أكثر من الأسهم المتداولة التي تحمل حقوق التصويت بالشركة.
 - ٣- تغيير الرئيس أو المدير التنفيذي أو مدير العمليات أو تغيير نصف الموظّفين الأساسيين الآخرين في الشركة على الأقل خلال فترة إثني عشر (١٢) شهراً أو منذ تاريخ مراجعة المطابقة الأخيرة، أيهما تحلّ أولاً.
- (طط) "الطرف": أي شخص طبيعي أو معنوي سواء أكان ذا طبيعة ربحية أم لا، أو أي جهة رسمية سواء أكانت تملك شخصية اعتبارية مستقلة أو لا تملكها.
- (ظظ) "المتطوع": تعني أي شخص قد حضر للصعود على متن الطائرة وفقاً للشروط المحددة في المادة (٢) الفصل الثالث وقبل دعوة الناقل الجويّ الموجهة للمسافرين المستعدين للتخلي عن حجزهم مقابل منافع معيّنة.
- (عع) "اتفاقية وارسو": اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجويّ الدولي الموقّعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، واتفاقية وارسو المعدّلة في لاهاي بتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥ والاتفاقية المكتملة لاتفاقية وارسو الموقّعة في غوادالاخارا بتاريخ ١٨ سبتمبر ١٩٦١.
- (غغ) "إيجار الطائرة مع الطاقم": الاتفاقية التي يقوم بموجبها أحد المشغلّين (المؤجّر) بتوفير طائرة مع طاقم طيرانها لصالح مشغلّ آخر (المستأجر)، ويقوم المؤجّر بتشغيل الطائرة على أساس شهادة المشغلّ الجوي الخاصة به لصالح المستأجر.

الفصل الثاني: ترخيص الناقلين الجويين وشركات الطيران التجاري الآخر

القسم ١: تراخيص التشغيل الاقتصادي

المادة ١: متطلبات الحصول على الترخيص أو التصريح

وفقاً لأحكام هذا القسم، لا يجوز لأي مشغل جوي مسجل في السلطنة إجراء أعمال نقل الركاب أو البضائع أو البريد أو العمل الجويّ مقابل أجره ومكافأة، سواء إلى سلطنة عُمان أو منها أو ضمن أراضيها، إلا بعد الحصول على رخصة التشغيل الاقتصادي أو في حالة المشغل الجوي المسجل في بلد أجنبي، على ترخيص ناقل جوي أجنبي أو أي تصريح آخر تصدره السلطة المختصة وفق هذه القواعد.

المادة ٢: السلامة

تعتبر شهادة المشغل الجويّ التي تمنحها السلطة المختصة في السلطنة، أو التي تمنحها السلطات الوطنية المختصة بالنسبة إلى المشغلين الأجانب، شرطاً مسبقاً ضرورياً لإصدار رخصة تشغيل اقتصادي أو تصريح ناقل أجنبي، ويجب أن يلتزم كل من يحمل رخصة تشغيل اقتصادي بشروط شهادة المشغل الجويّ في جميع الأوقات.

المادة ٣: أنواع شهادات التشغيل الاقتصادي

١. تمنح السلطة المختصة فئتين من رخص التشغيل الاقتصادي وهما الفئة "أ" والفئة "ب"، وتحدّد كل منهما الخدمات المسموح بها بموجبها.
 - أ. رخصة التشغيل الاقتصادي الفئة "أ" مطلوبة بالنسبة إلى مشغلي الطائرات التي تتسع لعشرين مقعداً أو أكثر (أو يبلغ وزن إقلاعها الأقصى عشرة أطنان أو أكثر).
 - ب. رخصة التشغيل الاقتصادي الفئة "ب" مطلوبة بالنسبة إلى مشغلي الطائرات التي تتسع لتسعة عشر مقعداً أو أقل (أو يبلغ وزن إقلاعها الأقصى أقل من عشرة أطنان). ويمكن أيضاً إصدار تراخيص من الفئة "ب" بحسب تقدير السلطة المختصة لمشغلي الطائرات الأكبر حجماً غير المخصصة لنقل الركاب.
٢. يجب أن يحمل أي مشغل جويّ مسجل في السلطنة رخصة تشغيل اقتصادي من الفئة "أ" أو الفئة "ب" لنقل الأشخاص أو البضائع أو البريد (أو بعضها أو جميعها معاً) أو القيام بعمل جويّ مقابل أجره أو مكافأة. وتخوّل أي من هاتين الفئتين حاملها العمل في بيع أو تشغيل النقل الجويّ و/أو توفير خدمات الاستئجار أو العمل الجويّ بحسب ما تحدده الرخصة.
٣. تسمح رخصة التشغيل الاقتصادي بتشغيل جويّ خاضع لشروط معيّنة، وتعتبر إحدى متطلبات دخول السوق، ويجب أن تبقى صالحة ليتمكن حاملها من نقل المسافرين أو البضائع أو تأجير الأعمال الجوية مقابل أجره أو مكافأة.
٤. تحتفظ السلطة المختصة بحق سحب رخصة التشغيل الاقتصادي إذا جرى تأخير النشاط الاقتصادي الذي منحت الرخصة بناء عليه لمدة تتعدى ١٢ شهراً من إصدارها. ويتعيّن على حامل رخصة التشغيل الاقتصادي من الفئة "أ" إعلام السلطة المختصة فوراً بأي تغيير جوهري في عملياته.
٥. يجوز للسلطة المختصة في حالة تقديم معلومات خاطئة عند طلب رخصة التشغيل الاقتصادي أو في إطار المراجعة المستمرة التي تجريها السلطة المختصة على عمليات حامل الرخصة أو عدم الالتزام بأي من شروط الرخصة التي تحددها السلطة المختصة إلى سحب الترخيص أو تعديله.

المادة ٤: مكان العمل وطبيعته

يجوز منح رخصة التشغيل الاقتصادي لناقل جوي يقع مقرّ عمله الرئيسي ومكتبه المسجّل (إن وجد) في أراضي السلطنة حصراً. علاوة على ذلك، يجب أن تنحصر المهنة الرئيسية لحامل الرخصة في النقل الجوي وحده أو النقل الجوي مع نشاطٍ آخر مرتبط بالطيران.

المادة ٥: جنسية الجهات المالكة والسيطرة

١. يجب أن تعود ملكية غالبية حصص (أكثر من ٥٠%) الكيان الذي يحمل رخصة التشغيل الاقتصادي والسيطرة عليه إلى مواطنين عُمانيين أو إلى حكومة السلطنة. وبغية ضمان السلطة المختصة للالتزام المستمر من جانب حاملي تراخيص التشغيل الاقتصادي بمعايير الملكية والسيطرة، فإنه يتعيّن على حامل الرخصة تزويد السلطة المختصة بنموذج محدّث عن بيانات الشركة في كلّ سنة بالنسبة إلى الرخصة من الفئة "ب" وكل ستة أشهر بالنسبة إلى حاملي الرخصة من الفئة "أ". بالإضافة إلى ذلك يُطلب من جميع حاملي تراخيص التشغيل الاقتصادي إبلاغ السلطة المختصة بأي تغيير جوهري يتعلّق بملكية الطرف الذي يحمل الرخصة و/أو شركته القابضة الأم وذلك ضمن مهلة ١٤ يوماً من حصول التغيير. ودفعاً لأي التباس، فإن متطلبات الجنسية تتعلّق بالشركة الأم و/أو القابضة، إلى جانب الكيان المعنوي الذي يحمل الرخصة.
٢. يجب أن تبرز الجهة الطالبة لرخصة التشغيل الاقتصادي إثباتاً على "حسن السمعة" وعلى أن أيّاً من مدراء الأعمال التابعين لها ليسوا مفلسين ما لم يرد إليهم اعتبارهم.

المادة ٦: المركز المالي

١. يجب أن يبيّن مقدّم طلب الحصول على رخصة تشغيل اقتصادي من الفئة "أ" قدرته على الوفاء بالتزاماته بناء على افتراضية واقعية، وأنه قادرٌ على تحمّل تكاليف التشغيل للأشهر الثلاثة الأولى دون تحقيق أي إيرادات. ويتعيّن على مقدم الطلب تزويد السلطة المختصة بخطة عمل للسنوات الخمس الأولى من العمليات لتمكّن السلطة المختصة من تقرير مقدار رأس المال المطلوب لضمان فرصة معقولة لاستمرارية العمل. ويُطلب من مقدّم الطلب أيضاً الاحتفاظ بنسبة ٢٥% من حقوق المساهمين في كل سنة من التشغيل والحفاظ على رأسمال أسهم يتناسب مع حجم العمليات وفق ما تحدّده السلطة المختصة بهذا الخصوص.
٢. لا تمنح السلطة المختصة رخصة التشغيل الاقتصادي إلا بعد استكمال جميع الترتيبات المالية اللازمة وتلبية جميع المتطلبات الأخرى، بما فيها المتطلبات التنظيمية المتعلقة بالسلامة والتي تحدّدها السلطة المختصة.
٣. لا يتعيّن على حامل رخصة التشغيل الاقتصادي من الفئة "ب" تقديم البيانات المالية المذكورة في البند (١)، باستثناء ما يلزم لتلبية المتطلبات الوطنية، ولإثبات نسبة رأسمال لا تقل عن ٢٠% من حقوق الملكية أو لتقديم أي معلومات أخرى قد تطلبها السلطة المختصة.
٤. يجب على حامل رخصة التشغيل الاقتصادي من الفئة "أ" إعلام السلطة المختصة بأي تغييرات جوهريّة في عملياته وتزويدها بخطة العمل المعدّلة إذا طُلب منه ذلك. وتتابع السلطة المختصة مراقبة البيانات المالية لحامل الرخصة ويجوز لها أن تعلق الرخصة أو تلغيها إذا أصبح حاملها عاجزاً عن استيفاء التزاماته المالية خلال الأشهر الاثني عشر التالية.
٥. تراجع السلطة المختصة البيانات المالية لحامل رخصة التشغيل الاقتصادي من الفئة "أ" العامل حصراً في مجال الشحن، أو التأجير أحادي الاستخدام أو عمليات الأجرة الجوية، بالإضافة إلى حاملي رخصة تشغيل اقتصادي من الفئة "ب" بعد منحه الرخصة التي تتطلب منه توفير معلومات كافية لضمان الالتزام بالضوابط الوطنية ونسبة الحد الأدنى من الرأسمالية.

المادة ٧: التأمين

١. يجب على حامل رخصة التشغيل الاقتصادية الحصول على تأمين ضدّ المسؤوليات المترتبة على الحوادث. ويتعيّن على طالب هذه الرخصة إبراز إثبات للهيئة على وجود تأمين مناسب للركاب يغطي أي مسؤولية محتملة مرتبطة بوفاة الركاب أو الغير أو إصابتهم في حال وقوع حادث، بالإضافة إلى وجود تأمين ضدّ الخسارة والأضرار التي قد تلحق بالأمتعة أو البضائع أو الغير.
٢. عند منح رخصة التشغيل الاقتصادي، يتعيّن على صاحب الرخصة الحفاظ على تأمين مناسب وتقديم بيان تأكيد على تجديد وثائق التأمين للهيئة قبل انتهاء مدّة سريان أي وثيقة تأمين راهنة. وتطلب السلطة المختصة من جميع حاملي تراخيص التشغيل الاقتصادي تزويدها بإثبات موقع من وكيل المشغل يفيد بحصولها على استئجار اللازم عند القيام بأي تجديد.

المادة ٨: استئجار الطائرات

١. يجب على حامل رخصة التشغيل الاقتصادي تشغيل طائرات مسجّلة في السلطنة، إلا إذا حصل على إذن من السلطة المختصة لتشغيل طائرات مسجّلة في دول أخرى (مثال: إذن مؤقت أو لظروف استثنائية). وبالإضافة إلى ذلك يجب أن يحصل حامل رخصة التشغيل الاقتصادي الصادرة عن السلطة المختصة على موافقتها على أي عملية تأجير أو استئجار لطائرات مسجّلة في السلطنة أو أي دولة أخرى، وذلك لضمان الالتزام بمعايير السلامة والموثوقية وفق لوائح سلامة الطيران المدني المعمول بها.
٢. يحق لحامل رخصة التشغيل الاقتصادي استئجار طائرات من شركات أجنبية بموجب عقد الإيجار الشامل للطاقت لمدة قصيرة بشرط موافقة السلطة المختصة ووفق متطلبات لوائح سلامة الطيران المعتمدة لديها. ويجب أن يثبت مقدّم الطلب في طلبه الالتزام بأحد المعايير الثلاثة التالية:
 - أ) الاحتياجات الاستثنائية: التي يحوز بموجبها على موافقة لمدة لا تتعدى ١٢ شهرًا.
 - ب) احتياجات القدرة الاستيعابية الموسمية: التي لا يمكن تلبيتها بشكل معقول من خلال الاكتفاء بالطائرات المسجّلة في السلطنة، ويمكن في هذه الحالة تجديد الموافقة
 - ج) الصعوبات التشغيلية: التي لا يمكن أو لا يعقل تغطيتها عبر الطائرات المسجّلة في السلطنة – وتقتصر الموافقة في هذه الحالة على المدّة اللازمة لتخطّي الصعوبات.

المادة ٩: معلومات المراقبة المطلوبة

- يحتوي الملحق (١) على لوائح بالحدّ الأدنى من المعلومات التي تطلبها السلطة المختصة من حامل الرخصة. ويضمّ الجزء ١ البنود المطلوبة من جميع حاملي الرخصة لأغراض تتعلق بجنسية الشركة والسيطرة فيها والملاءة المالية والتعرفة والغطاء التأميني، أما الجزء ٢ فيعرض التفاصيل المطلوبة المتعلقة بأسطول الطائرات. ويعرض الجزء ٣ المعلومات المالية المطلوبة من حامل الرخصة الخاضع للمراقبة. وقد تطلب السلطة المختصة معلومات أقل أو أكثر بحسب الظروف الخاصة بمقدّم الطلب/حامل الرخصة. ويوفّر الملحق ٢ إرشادات إضافية حول إجراءات الترخيص والإبلاغ.

المادة ١٠: أجور السفر وأسعار الشحن

- يجوز للسلطة المختصة أن تطلب من حامل رخصة التشغيل الاقتصادي أو الناقل الأجنبي تقديم كشف بجميع أو بعض رسوم الطيران والشحن، بالإضافة إلى المعلومات ذات الصلة بهدف إبلاغ السلطة المختصة أو الحصول على موافقتها.

المادة ١١ : الإحصائيات

تحدّد السلطة المختصة إحصائيات تشغيلية معيّنة يجب تقديمها إليها، وتقوم بجمعها شهرياً أو فصلياً أو سنوياً من جميع حاملي تراخيص التشغيل الاقتصادي، مع العلم أنه يُطلب من حاملي الرخصة من الفئة "ب" تقديم إحصائيات أقل تفصيلاً من غيرها.

المادة ١٢ : الإجراءات

تقوم السلطة المختصة بإتخاذ الإجراءات الخاصة بطلبات الحصول على تراخيص التشغيل الاقتصادي على الفور وتصدر قرارها في مطلق الأحوال ضمن فترة لا تتعدى ثلاثة أشهر بعد حصولها على جميع المعلومات الأساسية اللازمة. وفي حال الرفض، تقدّم السلطة المختصة تعليلاً خطياً لقرارها، ويحقّ لمقدم الطلب عندها التقدّم باعتراض وفق الفصل الخامس.

المادة ١٣ : رسوم الطلب

١. تحدّد السلطة المختصة رسوماً ثابتة لطلبات الحصول على تراخيص التشغيل الاقتصادي من الفئتين "أ" و"ب".
٢. تنشر السلطة المختصة رسوم التراخيص وأي تعديلات عليها.

القسم ٢ : تخصيص السعة المحدودة

١. قد تكون قدرة حامل رخصة التشغيل الاقتصادي على العمل بين السلطنة ودول أخرى محدودة في بعض الحالات بسبب بعض القيود المرتبطة باتفاقية الخدمات الجوية. وقد تؤدي هذه القيود إلى الحدّ من حقوق النقل الجوي المتوقّرة من حيث عدد شركات الخطوط الجوية التي يمكن لكل بلد تعيينها وخطوط الرحلات التي يمكن لتلك الشركات تشغيلها وعدد الرحلات والقدرة الاستيعابية التي يمكنها عرضها.
٢. يخضع تشغيل الخدمات على خطوط الرحلات الخاضعة لحقوق النقل الجوي المحدودة إلى شهادات تخصيص السعة المحدودة. وتحدّد هذه الشهادة خطّ الرحلة ومستوى الخدمة المسموح به وتاريخ بدء الخدمات. ويتعيّن على حاملي تراخيص التشغيل الاقتصادي الراغبين بتشغيل خدمات على هذه الخطوط تقديم طلب للحصول على شهادة تخصيص السعة المحدودة للحصول على الموافقة على تشغيل الخدمة.
٣. عندما يطلب اثنين أو أكثر من حاملي رخصة التشغيل الاقتصادي الحصول على شهادة تخصيص السعة المحدودة على أحد الخطوط، ولكن لا تتوفر سعة كافية لتلبية طلبات جميع الشركات التي تريد العمل على ذلك الخطّ أو الدولة، فيحقّ للهيئة تحديد طريقة توزيع السعة المحدودة.
٤. تنشر السلطة المختصة طلبات تخصيص السعة المحدودة.
٥. يجوز لحامل رخصة تشغيل اقتصادي تقديم طلب للسلطة المختصة للحصول على شهادة تخصيص السعة المحدودة (أو ما يعادلها من شهادات تصدرها السلطة المختصة) بهدف تشغيل جميع أو بعض الخدمات التي تقوم شركة خطوط جوية مؤهلة أخرى بتشغيلها على خطّ جويّ ذو سعة محدودة.
٦. تسعى السلطة المختصة خلال عملية اتخاذ القرار بشأن تخصيص السعة المحدودة الثنائية الأطراف إلى تحقيق الحدّ الأقصى من الفعالية الاقتصادية مع الأخذ بعين الاعتبار لمصالح مستهلكي الخدمات الجوية المذكورة، وأثر ذلك على المنافسة والاقتصاد العُماني. ويجوز للسلطة المختصة استبدال إحدى شركات الخطوط الجوية بأخرى لخدمة خطّ رحلات متنازع عليه بشكل كامل أو جزئي إذا كان ذلك يخدم العوامل الثلاثة المذكورة سابقاً، أخذاً بعين الاعتبار للفترة التي استغرقتها الشركة المشغلة للخطّ لكي ترسخ وجودها على ذلك الخط ومدى الالتزام الذي أظهرته طوال فترة خدمتها. بالإضافة إلى ذلك تولي السلطة المختصة اهتماماً خاصاً لجودة الخدمة (السعة وتوفّر المقاعد وعدد الرحلات والمواعيد والأسعار) التي تقدّمها الشركة الجديدة بالمقارنة مع المعايير التي عملت على أساسها الشركة المشغلة للخطّ، يجوز للسلطة المختصة ان تطلب من الأخيرة

معلومات ذات صلة للمساعدة في اتخاذ القرار. غير أن السلطة المختصة تقوم عادة باتخاذ قرار باستبدال شركة الطيران المشغلة للخط في الحالات الاستثنائية فقط.

٧. يحق للسلطة المختصة سحب شهادة تخصيص السعة المحدودة إذا تأخرت النشاطات التي تم على أساسها منح الشهادة لأكثر من ٦ أشهر من تاريخ بدء الخدمة المنصوص عليه في الشهادة. ويجب على حامل الشهادة إبلاغ السلطة المختصة فوراً بأي تغيير جوهري في العمليات المخطط لها أو الجارية، والتي منحت الشهادة على أساسها.

القسم ٣: تراخيص الناقلين الأجانب

١. يتعين على الناقلين الأجانب الحصول على رخصة ناقل أجنبي تصدرها السلطة المختصة لتشغيل جميع خدمات النقل الجوي التجاري والتأجير من السلطنة وإليها وضمن أراضيها، باستثناء بعض الفئات أدناه والتي تستخدم طائرات غير مسجلة في السلطنة على النحو التالي:

أ- الرحلات الخاصة

ب- الرحلات التي تعبر المجال الجوي للسلطنة

ج- الرحلات الحكومية التي تجري بالنيابة عن إحدى الحكومات الأجنبية (مثال: الرحلات التي تنقل رؤساء الدول أو الوزراء الحكوميين)

د- الرحلات على متن الطائرات العسكرية المسجلة ("الحكومية" وليس "المدنية")

هـ- رحلات التمركز ورحلات إعادة الطائرات ورحلات التسليم

و- أي رحلة جوية بهدف إجراء تصليحات أو تعديلات أو صيانة أو إتلاف

ذ- الرحلات التجريبية

٢. غير أن بعض هذه الرحلات قد تتطلب الحصول على بعض الموافقات أو الإعفاءات من بعض الجهات الحكومية المختصة في السلطنة أو من السلطة المختصة في ما يتعلق بسلامة الطيران (كما في الحالة الأخيرة مثلاً التي تشمل طائرة دون شهادة صلاحية كاملة للطيران).

الفصل الثالث: حماية المستهلك

القسم ١: التأخير والإلغاء والمنع من الصعود على متن الطائرة

المادة ١: نطاق التطبيق

١. تطبق هذه القواعد على كل مسافر مغادر من أي مطارٍ من المطارات الموجودة في السلطنة بشرط أن يكون:
أ- قد أكد حجزه على متن الرحلة الجوية ذات الصلة، باستثناء الحالة المذكورة في المادة ٣، وحضر لإتمام إجراءات السفر:
- (١) وفق الشروط وفي الوقت المحدد مسبقاً وبصورة خطية (بما في ذلك الوسائل الإلكترونية) من قبل الناقل الجوي أو مشغل الرحلة السياحية أو وكيل السفر المرخص أو إذا لم يكن هناك أي وقت محدد
- (٢) قبل ما لا يقل عن ٦٠ دقيقة من وقت المغادرة المنصوص عليه
- ب- أو تم تحويله من قبل الناقل الجوي أو مكتب السفر من الرحلة الجوية التي كان يحمل جزءاً على متنها إلى رحلة أخرى بصرف النظر عن سبب التحويل.
٢. لا تطبق هذه القواعد على المسافرين مجاناً أو برسوم مخفضة غير متوفرة للجمهور بشكل مباشر أو غير مباشر. غير أنها تطبق على المسافرين الذين يحملون تذاكر صادرة بموجب برنامج المسافر الدوري أو أي برنامج تجاري آخر يقدمه الناقل الجوي أو مكتب السفر.
٣. تطبق هذه القواعد على المسافرين المنقولين على متن الطائرات الثابتة الأجنحة والمزودة بمحركات.
٤. تطبق هذه القواعد على أي ناقل جوي يشغل خدمات نقل للمسافرين وتنطبق عليه شروط الفقرتين ١ و ٢. وعندما ينفذ الناقل الجوي المشغل الالتزامات الناجمة عن هذه القواعد دون أن يجمعه بالمسافر أي عقد، فيعتبر أن الناقل الجوي ينفذها بالنيابة عن الشخص الذي أبرم عقداً مع المسافر.
٥. لا تطبق هذه القواعد في حالات إلغاء باقات الرحلات السياحية لأسباب غير إلغاء الرحلة نفسها.

المادة ٢: منع الصعود على متن الطائرة

١. في حال وجود أسباب معقولة تستدعي ضرورة منع أحد الركاب من الصعود على متن الطائرة، فإنه يتعين على الناقل الجوي أولاً دعوة أي متطوعين راغبين بالتنازل عن حجزهم مقابل الحصول على منافع معينة وفق الشروط الذي يتفق عليها الناقل والراكب المتطوع. وتقدم المساعدة للمتطوعين وفق المادة ٦، بالإضافة إلى المساعدة المنصوص عليها في هذه البنود.
٢. إذا لم يكن عدد المتطوعين كافياً للسماح لبقية الركاب الحاصلين على حجز بالصعود على متن الطائرة، يجوز لشركة الخطوط الجوية المشغلة أن تمنع عدداً من الركاب من الصعود على متن الطائرة بخلاف رغبتهم ووفق الشروط التالية:
- أ- يضع كل ناقل جوي القواعد اللازمة لتحديد الأولوية ومعايير تحديد أي من المسافرين الحاملين لحجز مؤكّد سيمنع من الصعود على متن الطائرة في حال عدم تقدّم عدد كافٍ من المتطوعين.
- ب- تعكس هذه القواعد والمعايير التزام الناقل الجوي بالحدّ من المنع القسري من الصعود على متن الطائرة وطلب متطوعين لذلك، ويجب أن تكتب هذه القواعد والمعايير بشكل واضح ومفهوم للمسافرين
- ج- لا يجوز أن ينتج أو ينبثق عن هذه القواعد والمعايير تفضيل أو تمييز غير معقول لصالح أي شخص أو أن تؤدي لإخضاع أي شخصٍ لظلم أو ضرر أو خسارة غير معقولة بأي شكل من الأشكال.
٣. إذا منع أي مسافر من الصعود على متن الطائرة بخلاف رغبته، يجب على الناقل الجوي تعويض الراكب فوراً وفقاً للمادة ٤ وتقديم المساعدة إليه وفق المادتين ٥ و ٦.

المادة ٣: الإلغاء

١. يتعيّن على الناقل الجوّي في حال إلغاء أي رحلة جويّة تقديم ما يلي إلى المسافرين المعنيين:
 - أ- المساعدة المنصوص عليها في المادة ٥.
 - ب- المساعدة المناسبة وفق المادة ٦(١) و٦(٢). بالإضافة إلى ذلك فقط في حال تحويل مسار الرحلة، عندما يكون الوقت المعقول المتوقع لمغادرة الرحلة الجديدة يلي وقت المغادرة للرحلة الملغاة بيوم واحد على الأقل، فإنه يتعيّن على الناقل الجوي تقديم المساعدة المنصوص عليها في المادة ٦(١)(ب) و٦(١)(ج).
 - ج- التعويض وفق المادة ٤، إلا إذا جرى إبلاغ المسافرين بإلغاء الرحلة قبل أسبوعين على الأقل من تاريخ المغادرة المقرر.
٢. لا يكون الناقل الجوّي ملزماً بدفع أي تعويض بموجب المادة ٤ إذا استطاع أن يثبت أن الإلغاء يعزى إلى ظروف استثنائية لم يكن بالإمكان تفاديها حتى ولو اتخذت جميع الإجراءات المعقولة. وتعتبر السلطة المختصة مسؤولة عن تحديد ما إذا كانت هذه الظروف استثنائية وفقاً للملحق ٤.
٣. تقع على عاتق الناقل الجوّي المشغّل للرحلة مسؤولية إثبات حقيقة إبلاغ المسافر بإلغائها ووقت هذا الإبلاغ.

المادة ٤: الحقّ بالتعويض

١. في حالات الإشارة إلى هذه المادة، يتعيّن على الناقل الجوّي تقديم تعويض للراكب يبلغ:
 - أ- (١٠٨) ريالاً عُمانية بالنسبة إلى جميع الرحلات التي لا تتعدى مسافتها ١٥٠٠ كيلومتر
 - ب- (١٧٣) ريالاً عُمانية بالنسبة إلى جميع الرحلات التي تتراوح مسافتها بين ١٥٠٠ و٣٥٠٠ كيلومتر
 - ج- (٢٦٠) ريالاً عُمانية لجميع الرحلات التي لا تنطبق عليها شروط الفقرتين "أ" أو "ب"وعند احتساب المسافة، يعتبر أساس الحساب هو الوجهة النهائية التي تسبّب منع الصعود أو الإلغاء بتأخير وصول المسافر إليها عن موعد الوصول المجدول.
٢. لا يُقدّم أي تعويض عندما يُعرض على المسافر إعادة تحويل رحلته إلى وجهته النهائية وفق المادة ٥، على ألا يتجاوز موعد وصوله إلى وجهته النهائية الموعد السابق بأكثر من ساعة واحدة.
٣. عندما يُعرض على المسافر إعادة تحويله إلى وجهته النهائية وفق المادة ٥، فإنه يجوز للناقل الجوّي المشغّل تخفيض التعويض المنصوص عليه في البند ١ بنسبة ٥٠% في الحالات التالية:
 - أ- إذا لم يتجاوز وقت وصول الرحلة المحوّلة وقت الوصول المجدول بساعتين لجميع الرحلات التي لا تتعدى مسافتها ١٥٠٠ كيلومتر
 - ب- إذا لم يتجاوز وقت وصول الرحلة المحوّلة وقت الوصول المجدول بثلاث ساعات لجميع الرحلات التي تتراوح مسافتها بين ١٥٠٠ و٣٥٠٠ كيلومتر
 - ج- إذا لم يتجاوز وقت وصول الرحلة المحوّلة وقت الوصول المجدول بأربع ساعات لجميع الرحلات التي لا تنطبق عليها شروط الفقرتين "أ" أو "ب"
٤. يمكن أن يعرض الناقل الجوي نقلاً جويّاً مجانيّاً أو بأسعار مخفّضة بدلاً عن التعويض المالي المستحق بموجب الفقرتين (١) و(٣) من هذا القسم، على النحو التالي:
 - أ- إذا كانت قيمة منافع النقل التي يعرضها تساوي مبلغ التعويض المالي المستحق أو تفوقه، بدون احتساب أي تعرفه أو رسوم إلزامية مقابل استخدام النقل المجاني أو بأسعار مخفّضة
 - ب- إذا أبلغ الناقل الجوّي المسافر بكامل تفاصيل إجمالي مبلغ التعويض المستحق، إلا إذا رفض المسافر النقل البديل، فإنه يحق له استلام التعويض النقدي.
 - ج- إذا أفصح الناقل الجوي عن جميع القيود المادية التي تطبّق على هذا النقل الجوّي المجاني أو المخفّض السعر، والتي تشمل على سبيل المثال لا الحصر الرسوم الإدارية والقيود المفروضة على الشراء المسبق أو السعة

وتواريخ التوقف التي تسري على هذا العرض، وذلك قبل أن يقرّر المسافر التنازل عن التعويض المالي مقابل الحصول على خدمة النقل الجوي المذكورة.

٥. يتم دفع التعويض المشار إليه في الفقرات من (١) إلى (٣) ضمن مهلة سبعة (٧) أيام نقدًا أو عن طريق تحويل مصرفي أو أمر بنكي أو شيك مصرفي أو عبر اتفاق موقع مع المسافر أو بقسائم سفر و/أو غيرها من الخدمات.

٦. تقاس المسافات المنصوص عليها في الفترتين ١ و ٣ في هذا القسم بطريقة خطّ الدائرة الكبرى.

المادة ٥: الحق في إرجاع قيمة التذكرة أو تحويل مسار الرحلة

١. في حالات الإشارة إلى هذه المادة، يحق للركاب الاختيار من بين ما يلي:

أ. التعويض خلال سبعة (٧) أيام عن طريق الوسائل المنصوص عليها في المادة ٤(٥)، عن كامل سعر التذكرة بنفس السعر الذي تم شراؤها به عن الجزء أو الأجزاء من الرحلة التي لم يتم القيام بها، وكذلك عن الجزء أو الأجزاء التي تم القيام بها إذا كانت الرحلة لا تخدم أي غرض في ما يتعلق بخطة السفر الأصلية للراكب، بالإضافة إلى رحلة العودة إلى نقطة الانطلاق إن اقتضى الأمر، في أقرب فرصة ممكنة.

ب. تحويل المسار، وفق شروط نقل مشابهة، إلى وجهة الركاب النهائية في أقرب فرصة ممكنة؛ أو

ج. تحويل المسار وفق شروط نقل مشابهة، إلى وجهة الركاب النهائية في موعد لاحق بحسب ما يلائم الراكب، شريطة توفر مقاعد فارغة على متن الطائرة.

المادة ٦: مساعدة الركاب الذين تأخرت أو ألغيت رحلاتهم أو تم منعهم من الصعود للطائرة

١. إذا كانت شركة النقل الجوي تتوقع بشكل معقول تأخر الرحلة المغادرة لمدة ساعتين أو أكثر، فيجب على الناقل الجوي أن يعرض على المسافرين -دون أي مقابل- المساعدة التالية:

أ- وجبات طعام و/أو مرطبات بما يتناسب بشكل معقول مع وقت الانتظار؛

ب- إقامة فندقية في الحالات التالية:

- إذا كان هناك ضرورة للبقاء لليلة واحدة أو أكثر؛

- إذا كان هناك ضرورة للبقاء لفترة إضافية أطول مما كان مقرّرًا من قبل المسافر.

أ- النقل بين المطار ومكان الإقامة (فندق أو غيره).

٢. علاوة على ما سبق، يجب أن يُتاح للمسافر -بدون أي مقابل- إجراء اتصالات هاتفية أو إرسال رسالتين عبر الفاكس أو التلكس، أو البريد الإلكتروني. ويجب على شركة النقل الجوي إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة ومرافقيهم، إلى جانب احتياجات الأطفال الذين بدون مرافقين.

٣. في حال تأخر أو إلغاء الرحلة نتيجة ظروف استثنائية، فيمكن لشركة النقل الجوي تقييد الحق بالحصول على الإقامة الفندقية المشار إليه في المادة ٦(١) (ب) بثلاث ليالٍ كحد أقصى.

المادة ٧: التحويل إلى درجة أعلى أو أدنى

١. إذا قام الناقل الجوي بوضع الراكب في درجة أعلى من تلك التي تخولها التذكرة التي يحملها، فلا يجوز له مطالبة الراكب بدفع أي مبالغ إضافية.

٢. إذا قام الناقل الجوي بوضع الراكب بدرجة أدنى من تلك التي تخولها التذكرة التي يحملها فيجب عليه خلال سبعة أيام وبحسب الوسائل الواردة في المادة ٤ (٤) تعويضه عما يلي:

أ. ٣٠% من سعر التذكرة بالنسبة إلى كافة الرحلات التي تبلغ مسافتها ١٥٠٠ كم أو أقل؛ أو

- ب. ٥٠% من سعر التذكرة بالنسبة إلى كافة الرحلات التي تتراوح مسافتها بين ١٥٠٠-٣٥٠٠ كم؛ أو
ج. ٧٥% من سعر التذكرة بالنسبة إلى كافة الرحلات التي تزيد مسافتها على ٣٥٠٠ كم

المادة ٨: التعويضات الأخرى

١. تطبيق هذه القاعدة دون الإضرار بحق المسافر في الحصول على أي تعويضات أخرى. وأي تعويضات تمنح بموجب هذه القاعدة يمكن أن تقتطع من مثل تلك التعويضات.
٢. دون الإخلال بالمبادئ والأحكام ذات الصلة بالقوانين الوطنية، بما في ذلك القانون القضائي، فإن المادة رقم ١ لن تطبق على الركاب الذين تنازلوا عن حجزهم بموجب المادة ٢(١).

المادة ٩: الحق في التعويض عن الأضرار

في الحالات التي يدفع فيها الناقل الجوي أي تعويض أو يستوفي الالتزامات الأخرى الملقاة على عاتقه بموجب هذه القاعدة، فلا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه القاعدة على أنه يقيد حقه في طلب الحصول على تعويض من أي شخص، بما في ذلك الأطراف الثالثة، وفقاً للقوانين المعمول بها. وبشكل خاص، يجب ألا تقيد هذه القاعدة بأي شكل من الأشكال حق الناقل الجوي بالحصول على التعويض من إحدى مكاتب السفر أو أي شخص آخر يكون الناقل الجوي متعاقدًا معه. وبالمثل، فإن هذه القاعدة لا تتضمن أي حكم يمكن تفسيره على أنه يقيد حق أحد مكاتب السفر أو أي طرف ثالث، بخلاف الراكب، يكون الناقل الجوي متعاقدًا معه في الحصول على تعويض من الناقل الجوي بالتوافق مع القوانين المعمول بها ذات الصلة.

المادة ١٠: الالتزام بإبلاغ الركاب عن حقوقهم

١. يجب على الناقل الجوي ضمان عرض إشعار واضح ومقروء يتضمن النص التالي في مكان إنهاء إجراءات السفر بحيث يكون مرئيًا بوضوح للمسافرين: "إذا تم منعك من الصعود للطائرة أو إذا تعرضت رحلتك للإلغاء أو التأخير لمدة تزيد على ساعتين، يرجى طلب القاعدة التي تتضمن حقوقك من المسؤولين عند منضدة إنهاء إجراءات السفر أو بوابة الصعود للطائرة، وعلى الأخص في ما يتعلق بالتعويض أو الحصول على المساعدة".
٢. يجب على الناقل الجوي الذي يمنع أحد المسافرين من الصعود للطائرة أو يقوم بإلغاء إحدى الرحلات إبلاغ جميع الركاب المتأثرين بشأن قواعد التعويض والمساعدة وفق القواعد المعمول بها. كما يتوجب عليه تقديم إشعار مماثل لأي راكب تتأخر رحلته لمدة لا تقل عن ساعتين. كما يجب تزويد الراكب بأرقام الاتصال بالسلطة المختصة بصيغة مكتوبة.
٣. في ما يتعلق بالركاب المكفوفين، تطبق أحكام هذه المادة باستخدام الوسائل البديلة المناسبة.

القسم الثاني: الركاب ذوي الإحتياجات الخاصة

المادة ١: نطاق التطبيق:

١. تضع هذه القواعد اللازمة لحماية الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة وتقديم المساعدة لهم أثناء سفرهم جواً، سواء لحمايتهم ضد أي تمييز أو لضمان حصولهم على المساعدة اللازمة.
٢. تطبق أحكام هذه القاعدة على الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة الذين يستخدمون أو ينوون استخدام خدمات النقل الجوي للركاب عند المغادرة من أحد مطارات السلطنة أو المرور عبرها أو الوصول إليها.

المادة ٢: منع رفض النقل

١. لا يجوز للمشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر رفض أي مما يلي على أساس العجز أو الإعاقة الجسدية
أ. قبول الحجز على رحلة تغادر من أو تصل إلى إحدى المطارات التي تطبق عليها هذه القاعدة.
ب. صعود أحد الأشخاص من ذوي الإحتياجات الخاصة إلى الطائرة في أحد المطارات التي تنطبق عليها هذه القاعدة، شريطة أن يكون لدى ذلك الشخص المعني تذكرة أو حجز ساري المفعول.
٢. بغض النظر عن البند (١)، يمكن للمشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر أن يرفض قبول إجراء حجز لأحد الأشخاص من ذوي الإحتياجات الخاصة أو أن يرفض صعوده للطائرة في الحالات التالية:
أ. من أجل مراعاة متطلبات السلامة المفروضة بموجب القوانين الوطنية أو بهدف تلبية متطلبات السلامة المفروضة من قبل الجهة المسؤولة عن إصدار شهادات المشغل الجوي إلى المشغلين المعنيين.
ب. إذا كان حجم الطائرة أو أبوابها يجعل من المستحيل صعود أو نقل الشخص ذو الإحتياجات الخاصة.
٣. يجب أن يُتاح أمام الشخص ذو الإحتياجات الخاصة الذي يُمنع من الصعود للطائرة بسبب إعاقة الحركية وأي شخص مرافق له بموجب البند (٤) من هذه المادة الحق في التعويض عن ثمن التذكرة أو في تغيير مسار رحلته. على أن يكون الحق في الاختيار بين رحلة العودة أو تغيير مسار الرحلة مشروطاً بتلبية متطلبات السلامة.
٤. يجوز للمشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر أن يطلب أن تتم مرافقة الشخص من ذوي الإحتياجات الخاصة من قبل شخص آخر يكون قادرًا على تقديم المساعدة اللازمة له.
٥. يجب على المشغل الجوي أو وكلائه أن يتيح للاطلاع العام بأشكال ميسرة وبنفس اللغات على الأقل التي تقدم بها المعلومات للركاب الآخرين، قواعد السلامة التي تنطبق على نقل الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة، إلى جانب القيود المفروضة على نقلهم أو على الكراسي المتحركة نظراً لحجم الطائرة. ويجب على مكاتب السفر أن تدرج قواعد السلامة أو القيود المذكورة ضمن عروض السفر أو العطلات أو الرحلات السياحية التي تنظمها، أو تبيعها أو تعرضها للبيع.
٦. عندما يقوم المشغل الجوي أو وكلاؤه أو مكاتب السفر بممارسة أي تقييد بموجب الفقرتين ١ أو ٢، فيجب عليهم إبلاغ الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة بالأسباب التي تقف وراء ذلك على الفور. ويجب على المشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر إرسال تلك الأسباب خطياً إلى الشخص من ذوي الإحتياجات الخاصة إذا طلب ذلك، في غضون خمسة أيام عمل من تاريخ تقديم الطلب.

المادة ٣: نقل المعلومات

١. يجب على المشغل أو وكلائه أو مكاتب السفر اتخاذ جميع التدابير اللازمة لاستلام أي إخطارات بشأن الحاجة إلى المساعدة، يتم تقديمها من قبل الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة، في جميع نقاط البيع، بما في ذلك البيع عن طريق الهاتف أو عبر الإنترنت.
٢. عند تلقي المشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر أي إخطار بشأن الحاجة للحصول على المساعدة قبل ٤٨ ساعة على الأقل من موعد المغادرة المعلن للرحلة، فيجب عليهم إحالة تلك المعلومات ذات الصلة قبل ٣٦ ساعة على الأقل من موعد المغادرة المعلن للرحلة إلى الجهات التالية:
أ. جهات إدارة مطارات المغادرة، و/أو الوصول و/أو العبور،

- ب. المشغل الجوي، إذا لم يكن الحجز قد تم عن طريق ذلك المشغل، ما لم تكن هوية المشغل الجوي غير معروفة في وقت تلقي الإخطار، وفي هذه الحالة يجب إيصال تلك المعلومات في أقرب وقت ممكن عملياً.
٣. في جميع الحالات الأخرى غير تلك المشار إليها في البند ٢، يجب على المشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر نقل المعلومات ذات الصلة في أسرع وقت ممكن.
٤. يجب على المشغل الجوي في أقرب وقت ممكن -بعد مغادرة الرحلة- إبلاغ جهة إدارة المطار الذي يتوجه إليه الأشخاص ذوو الاحتياجات الخاصة على متن تلك الرحلة عن عدد أولئك الأشخاص وعن طبيعة المساعدة التي قد يحتاجونها.

المادة ٤: تقديم المساعدة من قبل المشغلين الجويين

يجب على المشغل تقديم المساعدة المعقولة، دون أي رسوم إضافية، للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة عند مغادرتهم للمطارات في السلطنة أو وصولهم إليها أو مرورهم عبرها بما يساعد ذلك الشخص على الصعود للطائرة أو النزول منها، ويجب تنسيق تلك المساعدة مع الخدمات التي يوفرها المطار بهذا الصدد، شريطة أن يكون لدى الشخص المعني عقد صحيح للنقل على متن تلك الخطوط الجوية.

المادة ٥: تقديم المساعدة من قبل المطارات

١. عند وصول الشخص ذو الإحتياجات الخاصة إلى المطار للسفر جواً، تكون جهة إدارة المطار مسؤولة عن ضمان توفير المساعدة المعقولة، دون أي رسوم إضافية، لتمكين ذلك الشخص من الصعود على متن الرحلة التي قام بالحجز فيها، شريطة أن يتم تقديم إخطار بالاحتياجات الخاصة لذلك الشخص لمثل هذه المساعدة إلى المشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر المعنية قبل ٤٨ ساعة على الأقل من وقت المغادرة المعلن. كما يجب أن يشمل هذا الإخطار رحلة العودة، إذا كان قد تم التعاقد على رحلة المغادرة ورحلة العودة مع نفس شركة الطيران.
٢. في الحالات المعترف بها التي تستلزم استخدام كلب للمساعدة، يمكن الموافقة على مثل تلك الحالات شريطة أن يتم الإخطار بذلك في هذا الصدد إلى المشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر وفقاً للقواعد الوطنية المعمول بها -إن وجدت- في ما يتعلق بنقل كلاب المساعدة على متن الطائرات.
٣. في حال لم يتم تقديم أي إخطار وفقاً للفقرة (١) أعلاه، فيجب على جهة إدارة المطار بذل كافة الجهود الممكنة لتقديم المساعدة اللازمة لتمكين الشخص المعني من السفر على متن الرحلة التي حجز فيها.
٤. عندما يقوم الشخص ذو الإحتياجات الخاصة بتبديل الرحلات عبر المطار الذي تنطبق عليه هذه القاعدة، أو إذا تم تحويله من قبل المشغل الجوي أو مكتب السفر من الرحلة التي حجز فيها إلى رحلة أخرى، فتقع على عاتق جهة إدارة المطار مسؤولية ضمان توفير المساعدة المعقولة لتمكين ذلك الشخص من السفر على متن الرحلة التي حجز فيها.
٥. عند وصول الشخص ذو الإحتياجات الخاصة عن طريق الجو إلى أحد المطارات التي تنطبق عليها هذه القاعدة، فإن جهة إدارة المطار تكون مسؤولة عن ضمان توفير المساعدة المعقولة لتمكين ذلك الشخص من الوصول إلى نقطة مغادرة المطار.
٦. يجب أن تكون المساعدة المقدمة مناسبة بقدر الإمكان للاحتياجات الفردية لكل راكب.

المادة ٦: المسؤولية عن تقديم المساعدة في المطارات

١. تكون جهة إدارة المطار مسؤولة عن ضمان تقديم المساعدة داخل المطار، دون أي رسوم إضافية، إلى الأشخاص المعوقين أو ذوي الاحتياجات الخاصة.
٢. يجوز لجهة إدارة المطار تقديم مثل تلك المساعدة بنفسها أو التعاقد مع طرف واحد أو أكثر (بما في ذلك أي مشغل جوي) لتقديم مثل تلك المساعدات.
٣. يجوز لجهة إدارة أحد المطارات – دون أي تحيز- فرض رسوم محددة على جميع مستخدمي المطار لغرض تمويل مثل تلك المساعدات.
٤. يجب أن تكون مثل هذه الرسوم المحددة معقولة، مرتبطة بالتكلفة، وتتميز بالشفافية، يتم فرضها من قبل جهة إدارة المطار بالتعاون مع مستخدمي المطار، ويتم تقاسمها بين مستخدمي المطار بما يتناسب مع العدد الكلي لجميع الركاب الذين ينقلونهم من وإلى ذلك المطار.
٥. إذا تم فرض مثل تلك الرسوم المحددة، فإنه يتعين على جهة إدارة المطار أن تتيح لمستخدمي المطار، وكذلك للهيئة، الإطلاع على الكشوف السنوية المدققة لإيرادات الرسوم والمصروفات المتكبدة في ما يتعلق بالمساعدة المقدمة للأشخاص المعوقين والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.

المادة ٧: التعويض عن فقدان أو تلف الكراسي المتحركة، ومعدات الحركة والأجهزة المساعدة الأخرى

في حال تعرض الكراسي المتحركة أو أجهزة الحركة الأخرى أو الأجهزة المساعدة للفقدان أو التلف خلال التعامل معها في المطار أو نقلها على متن الطائرات، فيجب تعويض الركاب أصحاب تلك المعدات، وفقا لقواعد القوانين الدولية والوطنية ذات الصلة.

المادة ٨: استبعاد التنازل

لا يجوز تقييد الالتزامات تجاه الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة بموجب الجزء الثاني من الفصل الثالث من هذه القاعدة أو التنازل عنها.

المادة ٩: جهة التطبيق والمهام المنوطة بها

تعتبر السلطة المختصة مسؤولة عن تطبيق هذه القاعدة في ما يتعلق بالرحلات المغادرة من المطارات الواقعة في السلطنة أو القادمة إليها. ويجب عليها -حيثما اقتضى الأمر- اتخاذ التدابير اللازمة لضمان احترام حقوق الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة بالإضافة إلى الأشخاص المرافقين لهم.

المادة ١٠: إجراءات الشكاوى

١. يجب على أي شخص معاق يجد مخالفة لهذه القاعدة أن يرفع الأمر أولاً إلى جهة إدارة المطار أو إلى المشغل الجوي المعني، حسب مقتضى الحال.
٢. إذا لم تتم تسوية موضوع الشكاوى بطريقة مرضية فيجب إحالتها إلى السلطة المختصة.

الجزء ٣: مسؤولية المشغل الجوي في حال وقوع الحوادث

المادة ١: نطاق التطبيق:

١. تم وضع هذه القاعدة عملاً بالأحكام ذات الصلة من اتفاقية مونتريال في ما يتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم جواً، إلى جانب وضع بعض الأحكام التكميلية. كما أنها توسع تطبيق هذه الأحكام ليشمل النقل الجوي في السلطنة.
٢. جميع المفاهيم الواردة في هذه القاعدة والتي لم يتم تعريفها في الفصل الأول تحمل نفس المعاني المحددة لها في اتفاقية مونتريال.

المادة ٢: تطبيق اتفاقية مونتريال

١. تخضع مسؤولية المشغل الجوي في ما يخص الركاب وأمتعتهم لكافة أحكام اتفاقية مونتريال ذات الصلة.
٢. يجب أن يكون المشغل الجوي مؤمناً عليه بالمستوى الذي يكفي لضمان حصول جميع الأشخاص الذين يحق لهم الحصول على تعويض على كامل المبلغ المستحق لهم بموجب هذه القاعدة.
٣. تسمح المادة ٢٢ (٢) من اتفاقية مونتريال لشركات النقل الجوي بتقاضي رسم إضافي عند قيام أحد الركاب بتقديم اقرار خاص بمصلحته في التسليم الى الجهة المقصودة، وعند فرض مثل تلك الرسوم، فيجب أن تكون على صلة بالتكاليف الإضافية المترتبة على نقل وتأمين الأمتعة المنقولة، بما يتجاوز تلك الخاصة بالأمتعة التي تساوي قيمتها أو تقل عن حدود المسؤولية. ويجب أن تكون التعرفة متوفرة للركاب عند الطلب.

المادة ٣: الدفعات المقدمة

١. يجب على المشغل الجوي دون إبطاء، وفي جميع الأحوال في موعد لا يتجاوز خمسة عشر (١٥) يوماً من تحديد هوية الشخص الطبيعي المستحق للتعويض، تقديم المدفوعات المقدمة على النحو اللازم لتلبية الاحتياجات الاقتصادية المباشرة على أساس تناسبي مع المصاعب التي عانى منها ذلك الشخص.
٢. مع عدم الإخلال بأحكام البند (١)، يجب ألا تقل الدفعة المقدمة عما يعادل (١٦٠٠٠) من حقوق السحب الخاصة بالريال العُماني لكل راكب في حالة الوفاة.
٣. لا تشكل الدفعة المقدمة اعترافاً بالمسؤولية، ويمكن تعويضها من أي مبالغ تدفع لاحقاً على أساس مسؤولية الناقل الجوي، ولكنها غير قابلة للإرجاع إلا في الحالات المنصوص عليها في المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال، أو في حال لم يكن الشخص الذي تلقى المبلغ المدفوع مقدماً هو نفس الشخص المستحق للتعويض.

المادة ٤: تقديم المعلومات

١. يجب على جميع المشغلين الجويين، عند بيع خدمات النقل الجوي في سلطنة عُمان، تقديم معلومات كافية للركاب بشأن ملخص الأحكام الرئيسية التي تحكم المسؤولية تجاه الركاب وأمتعتهم، بما في ذلك المواعيد النهائية لتقديم دعوى للحصول على تعويض، وإمكانية تقديم اقرار خاص حول الأمتعة، وذلك في جميع نقاط البيع، بما في ذلك البيع عن طريق الهاتف أو عبر الانترنت.
٢. بالإضافة إلى متطلبات المعلومات المنصوص عليها في البند (١)، يجب على جميع المشغلين الجويين تقديم المعلومات التالية بصورة مكتوبة إلى جميع الركاب في ما يتعلق بخدمات النقل الجوي المقدمة أو التي تم شراؤها في سلطنة عُمان:

- حدود مسؤولية المشغل - إن وجدت- في ما يتعلق بالوفاة أو الإصابة على متن تلك الرحلة.
 - مسؤولية المشغل في ما يتعلق بتحطم أو فقدان أو تلف الأمتعة التي قد تخضع لحدود الاتفاقية، وفقاً للاتفاقية المعمول بها، والتنبيه إلى أنه يجب إبلاغ شركة الطيران بشأن الأمتعة ذات القيمة العالية عند إنهاء إجراءات السفر أو أن يكون مؤمناً عليها بالكامل من قبل الركاب قبل السفر.
 - الحدود المطبقة على تلك الرحلة بشأن مسؤولية المشغل عن الأضرار الناجمة عن التأخير.
٣. بالنسبة إلى جميع حالات النقل التي يقوم بها المشغلون الجويون، تكون الحدود المشار إليها وفقاً لمتطلبات المعلومات الواردة في الفقرتين (١) و (٢) هي تلك المنصوص عليها في هذه القاعدة، ما لم يكن المشغل الجوي يطبق حدوداً أعلى بشكل طوعي. وبالنسبة إلى حالات النقل التي تقوم بها شركات النقل الجوي غير العُمانية، تطبق أحكام الفقرتين (١) و (٢) فقط في ما يتعلق بالنقل من السلطنة أو إليها أو داخلها.

القسم ٤: التسعير

المادة ١: التعريفات والأسعار

١. مع مراعاة أحكام الفصل الثاني، القسم الأول، المادة (١٠)، تتمتع شركات الطيران العُمانية، وكذلك غيرها من المشغلين الجويين من الدول الأخرى- على أساس المعاملة بالمثل- بكامل الحرية في وضع أسعار تذاكر الطيران للخدمات الجوية المحلية والدولية التي يتم تشغيلها من السلطنة.
٢. يجب أن تشمل أسعار التذاكر للنقل الجوي من المطارات التي تقع في السلطنة، والتي تتوفر لعامة الناس، على جميع الشروط التي تنطبق عند عرضها أو نشرها بأي شكل من الأشكال، بما في ذلك على شبكة الإنترنت. ويجب في جميع الأحوال أن يتم توضيح السعر النهائي الواجب دفعه متضمناً لأسعار التذاكر بالإضافة لجميع الضرائب المطبقة والرسوم والتكاليف التي يصعب أو يستحيل بالنسبة إلى المستهلكين تجنبها، على النحو المتوقع في وقت النشر.
٣. وبالإضافة إلى الإشارة إلى السعر النهائي، يجب على أقل تقدير أن يتم تحديد المكونات التالية من السعر:

(أ) ثمن التذكرة

(ب) الضرائب

(ج) رسوم المطار

(د) رسوم خيار الدفع

(هـ) الرسوم والتكاليف والضرائب الإضافية، مثل تلك المتعلقة بالأمن أو الوقود

في حال تمت إضافة البنود المدرجة تحت (ب) و (ج) و (د) و (هـ) أعلاه إلى أجرة السفر بدلاً من تقديمها كأجرة شاملة، وفي حال فرض رسوم إضافية في ما يتعلق بخيارات الدفع (مثل استخدام بطاقات الائتمان)، فإن السعر المعروض يجب أن يشمل مثل تلك الرسوم إلا إذا اختار العميل عدم قبولها. ويجب إبلاغ الراكب عن الرسوم الإضافية الاختيارية بطريقة واضحة وشفافة ولا لبس فيها عند بدء عملية الحجز، وأن يتم قبولها من قبل العميل على أساس الاختيار الطوعي.

يجب أن تشير الإعلانات عن الخدمات الجوية بوضوح إلى ما يلي:

أ- المطارات التي تشملها الخدمة.

ب- ما إذا كانت الرحلة تتضمن أي توقف أو استكمال للرحلة على طائرة ثانية، إضافة لهوية الناقل الجوي

لكل جزء من الرحلة.

٤. يجب على وكلاء السفر ومكاتب الرحلات السياحية ضمان عرض الشروط المطبقة لديهم إلى جانب الشروط المعمول بها لدى المشغل الجوي، بشكل واضح في وقت الحجز.

٥. لا يجوز أن يتم تفسير أي من بنود هذه القاعدة على أنها تشكل إعفاء للمشغل الجوي أو وكلائه أو مكاتب السفر من أحكام القوانين الوطنية أو الدولية ذات الصلة، أو أحكام التعرّف الواردة في الفصل الثاني، القسم الأول، المادة (١٠).

المادة ٢: جهة التطبيق والمهام المنوطة بها

تتولى السلطة المختصة مسؤولية تطبيق القسم الرابع من الفصل الثالث من هذه القاعدة، ومراقبة التزام المشغلين الجويين ووكلائهم ومكاتب السفر بها، كما يمكن لها -بعد تقديم إخطار بمدة معقولة- أن تطلب الإفصاح عن المعلومات المتعلقة بالإعلان عن الرحلات، والأسعار، ومبيعات التذاكر والحجوزات. ويمكن لأي شركة أو مؤسسة مطالبة من قبل السلطة المختصة بتقديم مثل تلك المعلومات أن تطلب التعامل مع بعض أو جميع تلك المعلومات على أنها سرية وليست للنشر، ويجب على السلطة المختصة إبلاء الاعتبار الواجب لمثل هذا الطلب.

المادة ٣: إجراءات الشكوى

يجب على أي شخص يجد مخالفة لهذه القاعدة أن يبلغ الأمر أولاً إلى الناقل الجوي أو مكتب السفر المعني. ويجب على الناقل الجوي أو مكتب السفر تقديم رد مكتوب على الشكوى خلال ثلاثين يوماً. إذا لم يتم حل الشكوى بطريقة مرضية فينبغي إحالتها إلى السلطة المختصة.

الفصل الرابع: التزامات الخدمة العامة

المادة ١: نطاق التطبيق

١. من أجل مراعاة السمات والقيود الخاصة بكافة المناطق في السلطنة، وعلى وجه الخصوص المناطق النائية أو قليلة السكان، والحاجة إلى ربطها بالشكل المناسب مع المناطق الكبرى؛
٢. لإنشاء خط جوي لتقديم الخدمات الجوية المنتظمة بين مطار يقع بالقرب من إحدى المراكز الحضرية ومطار يخدم منطقة نائية أو منطقة قيد التطوير أو تقع على خط ضعيف يؤدي إلى أي مطار حيث يتم تقييم مثل هذا الخط، مع الأخذ بعين الاعتبار لوسائل النقل البديلة، باعتبارها جوهرية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة التي يخدمها المطار.

المادة ٢: المبادئ العامة لالتزامات الخدمة العامة

١. يمكن إجراء تقييم لمدى الحاجة لإنشاء خط جوي على أحد خطوط الرحلات الداخلية من قبل السلطة المختصة، سواء كمبادرة طوعية أو استجابة لطلب من إحدى المجتمعات التي تقطن في الأماكن النائية بتوفير الخدمات الجوية.
 ٢. يتم تقييم مدى ضرورة وكفاية الخط الجوي الذي تعتمزم السلطة المختصة إنشائه مع مراعاة ما يلي:
 - (أ) التناسب بين الخط الجوي المقترح وبين احتياجات التنمية الاقتصادية في المنطقة المعنية؛
 - (ب) إمكانية اللجوء إلى وسائل النقل الأخرى، وقدرة مثل تلك الوسائل على تلبية احتياجات النقل المطلوبة، ولا سيما عند قدرة تلك الوسائل البديلة على خدمة الخط المقرر خلال وقت لا يزيد على ثلاث ساعات من السفر وبعده رحلات كافٍ، ونقاط ربط كافية ومواعيد سفر مناسبة.
 - (ج) أسعار تذاكر السفر جواً والشروط التي يمكن تقديمها للمستخدمين.
 - (د) التأثير المشترك لجميع شركات الطيران العاملة أو التي تعتمزم العمل على ذلك الخط.
- تحدد معايير عدد الرحلات والسعة بالنسبة إلى ذلك الطريق الخاضع لالتزام الخدمة العامة بطريقة شفافة وغير تمييزية.

٣. إذا قررت السلطة المختصة ضرورة إنشاء خط جوي على أحد المسارات الجوية، فيجب إنشاؤه بالقدر اللازم فقط لضمان الحد الأدنى من مستوى الخدمة على ذلك المسار على النحو الذي يلبي المعايير الثابتة في ما يتعلق بالاستمرارية والانتظام، والأسعار أو سعة النقل الدنيا، والتي لن تقوم بها شركات النقل الجوي إذا كانت مصالحها التجارية هي الاعتبار الوحيد.

٤. في الحالات التي لا يمكن فيها لوسائل النقل الأخرى ضمان توفير خدمة دون انقطاع لمرتين على الأقل يوميًا، فإن إنشاء الخط الجوي قد يتطلب من أي ناقل جوي يعتمد تشغيل ذلك الخط أن يعطي ضمانًا بأنه سيقوم بتشغيله لفترة معينة يتم تحديدها.

٥. إذا قررت السلطة المختصة إنشاء خط جوي، فيجب عليها تعميم البلاغ الذي ينص على الخط الجوي الذي تنوي إنشائه إلى المطارات المعنية وإلى أي من شركات النقل الجوي العاملة على المسار المذكور، ونشر المعلومات التالية على موقعها على الإنترنت:

أ. تحديد اثنين من المطارات التي يربط بينها المسار المقرر.

ب. تحديد تاريخ بدء سريان تشغيل الخط الجوي

ج. ذكر العنوان الكامل الذي يمكن فيه الاطلاع على النص الكامل وأي معلومات أخرى ذات صلة أو وثائق تتعلق بالخط الجوي الذي سيتم إنشاؤه دون تأخير ودون مقابل.

٦. إذا تم إرساء تشغيل الخط الجوي، فإنه يجب على الناقل أو الناقلين الجويين الذين تم الإرساء عليهم أن يكونوا قادرين على تقديم الخدمات المطلوبة، شريطة أن تفي الخدمات الجوية ذات الصلة بجميع متطلبات تشغيل الخط الجوي الجديد. وبالتالي سيتم اعتبار تلك الخدمات الجوية على أنها خدمة جوية منتظمة.

٧. إذا تم إنشاء الخط الجوي الجديد وفقا لهذه القاعدة، فإنه يجوز في أي وقت السماح لأي ناقل جوي آخر البدء بتوفير الخدمات الجوية المنتظمة على ذلك الخط إذا كان تشغيله يتم على أساس تجاري.

٨. بغض النظر عما ورد في البند ٦، إذا لم يكن الناقل الجوي قد بدأ أو أثبت أنه على وشك البدء بتوفير الخدمات الجوية المنتظمة والدائمة على ذلك المسار بموجب عقد تشغيل الخط الجوي الذي تم إقراره على ذلك المسار، فإنه يجوز للهيئة حصر تقديم الخدمات الجوية المجدولة على ذلك المسار بناقل جوي واحد فقط لمدة تصل إلى ثلاث سنوات، يتم بعدها إعادة مراجعة الوضع.

٩. يجب منح الحق في تشغيل الخدمات الجوية على الخط الجوي الذي تم إنشاؤه عن طريق طرح مناقصة عامة، إما بشكل فردي، أو لمجموعة من الطرق الجوية في الحالات التي لها ما يبررها لأسباب تتعلق بالكفاءة التشغيلية، على أي ناقل جوي يحق له تشغيل مثل تلك الخدمات الجوية.

١٠. يعتبر إنشاء الخط الجوي بحكم المنتهي إذا لم يتم تشغيل أي خدمة جوية مقررة خلال فترة ١٢ شهرا على الخط الجوي الجديد.

١١. في حال حدوث انقطاع مفاجئ للخدمة المقدمة من قبل الناقل الجوي المحدد، فإنه يمكن للهيئة في حال الطوارئ، اختيار ناقل جوي مختلف لتشغيل الخط الجوي الذي تم إنشاؤه لمدة تصل إلى اثني عشر شهرا، غير قابلة للتجديد، وفقا للشروط التالية:

أ. أن يتم الاختيار بين شركات النقل الجوي وفقا لمبادئ الشفافية وعدم التمييز؛

ب. طرح مناقصة جديدة وطلب تقديم العروض

المادة ٣: إجراءات طرح المناقصة العامة لإنشاء الخط الجوي

١. يجب طرح المناقصة العامة الواردة في المادة ٢ (٩) بالتوافق مع الإجراءات المنصوص عليها في الفقرات ٧-٢ من هذه المادة.
٢. يجب أن تشمل الدعوة إلى تقديم العطاءات والعقد المبرم بعد ذلك، من جملة أمور أخرى، على النقاط التالية:
 - أ. المعايير المطلوبة لإنشاء الخط الجوي؛
 - ب. القواعد المتعلقة بتعديل أو إنهاء العقد، ولا سيما من أجل الأخذ في الاعتبار للتغيرات غير المتوقعة.
 - ج. فترة سريان العقد
 - د. إمكانية فرض عقوبات في حال عدم الالتزام بشروط العقد.
 - هـ. وجود معايير موضوعية وشفافة يتم على أساسها احتساب التعويض، إن وجد، عند تشغيل الخط الجوي.

٣. يجب على السلطة المختصة الدعوة إلى تقديم العطاءات من خلال إشعار يتضمن المعلومات ذات الصلة يتم نشره على موقعها على الانترنت، ويرسل مباشرة إلى المطارات المعنية وإلى جميع شركات الطيران العاملة على الطريق الذي سيتم استخدامه. ويجب ألا يقل الموعد النهائي لتقديم العطاءات عن شهرين اعتباراً من يوم نشر ذلك الإشعار. وفي حال كانت المناقصة تتعلق بطريق تم حصره بناقل واحد وفقاً للمادة ٣ (٧)، فيجب نشر طلب تقديم العطاءات قبل ستة أشهر على الأقل من بداية الامتياز الجديد من أجل تقييم ضرورة مواصلة الاستمرار بحصر الخدمات بناقل جوي واحد.

٤. يجب أن يتضمن إشعار طرح المناقصة المعلومات التالية:

(أ) الخط الجوي المعني

(ب) مدة سريان العقد

(ج) العنوان الكامل الذي يمكن فيه الاطلاع على نص الدعوة لتقديم العطاءات وكافة المعلومات ذات الصلة أو أي وثائق تتعلق بالمناقصة العامة وإنشاء الخط الجوي.

(د) الموعد النهائي لتقديم العطاءات.

٥. يجب على السلطة المختصة تقديم أي معلومات أو وثائق ذات صلة يطلبها أحد الراغبين بالتقدم للمناقصة دون تأخير ودون مقابل.

٦. يجب الاختيار من بين العطاءات المقدمة في أقرب وقت ممكن مع الأخذ بعين الاعتبار لمدى كفاية الخدمات، بما في ذلك الأسعار والشروط التي يمكن عرضها على المستخدمين، إلى جانب تكلفة التعويضات المطلوبة من الحكومة، إن وجدت.

٧. يلتزم الطرف المتعاقد بتعويض الناقل الجوي، الذي تم اختياره وفقاً للفقرة ٦، نظير تشغيل الخط الجوي المقرر إنشاؤه بموجب المادة ٢ حسب المعايير المحددة. على ألا يتجاوز مثل هذا التعويض المبلغ المطلوب لتغطية صافي التكاليف المتكبدة في سبيل تشغيل الخط الجوي، بعد الأخذ في الاعتبار للإيرادات الناتجة عن تشغيل الخط من قبل شركة النقل الجوي مع ربح معقول.

المادة ٤: مراجعة تشغيل الخط الجوي الجديد

١. يجوز إعادة النظر في أي قرار يتخذ بشأن إنشاء خط جوي يخضع للالتزام الخدمة العامة في أي وقت ترى السلطة المختصة أن الظروف التي تطلبت إنشاء ذلك الخط الجوي قد تغيرت، ويجب على الأقل أن يعاد النظر بما يلي:

(أ) بعد مضي ثلاث سنوات في حالة أي طريق يتم فيها حصر تقديم الخدمات بناقل جوي واحد؛
(ب) بعد مضي سنتين بالنسبة إلى أي طريق يتم فيها تقديم خدمات تشغيل من قبل أكثر من ناقل جوي واحد،
(ج) في غضون سنة واحدة بالنسبة إلى الحالات التي يبدأ فيها ناقل جوي آخر بتقديم الخدمات على أحد الخطوط التي تم إنشاؤها على أساس تجاري، اعتباراً من تاريخ بدء الناقل الجديد بالتشغيل.

٢. عند مراجعة وضع الخطوط الجوية التي تم إنشاؤها، يجب الأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

(أ) مدى الحاجة الفعلية للخط الجوي الجديد والتزامها بالمعايير المنصوص عليها في المادة ٢؛
(ب) تحليل اقتصاد المنطقة المعنية.
(ج) تحليل التناسب بين الخط الجوي الجديد وبين أهداف التنمية الاقتصادية؛
(د) تحليل الخدمات الجوية القائمة، إن وجدت، ووسائل النقل الأخرى المتاحة والتي يمكن اعتبارها بديلاً عن استمرار تشغيل خط الطيران الجديد.

٣. بناء على طلب إحدى شركات النقل الجوي التي ترى أن تطوير الطريق مقيد على نحو غير ملائم بشروط إنشاء الخط الجوي، أو بناء على رغبة السلطة المختصة من تلقاء نفسها إجراء تحقيق، وخلال ستة أشهر من استلام الطلب بالتوافق مع الإجراءات المشار إليها في البند ٢، اتخاذ قرار على أساس جميع العوامل ذات الصلة بشأن الاستمرار في تشغيل الخط الجوي الجديد على الطرق المعنية.

الفصل الخامس: التطبيق والاعتراض

المادة ١: المسؤولية عن التطبيق

تكون السلطة المختصة مسؤولة عن تنفيذ هذه القواعد واتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان تنفيذها.

المادة ٢: الغرامات والعقوبات

تتولى السلطة المختصة مسؤولية التحقيق وتحديد العقوبات الواجب فرضها على أي مخالقات لهذه القاعدة، والتي يجب أن تكون فعالة ورادعة ومتناسبة مع طبيعة المخالفة.

تضع السلطة المختصة القواعد الخاصة بالعقوبات المطبقة على المخالقات، والتي تشمل الغرامات أو تعليق أو إلغاء رخصة التشغيل الاقتصادي أو أي عقوبات أخرى. ويجب على السلطة المختصة إخطار المخالف بصورة خطية حول نوع المخالفة والعقوبة المناسبة التي تعزم تطبيقها وفقاً للقانون. ويتضمن الملحق الثاني كافة الإجراءات المتعلقة بوقف أو إلغاء تراخيص التشغيل الاقتصادي.

إذا كان الفعل ينطوي على جريمة وفقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها في سلطنة عُمان، فيجب على السلطة المختصة إحالة المسألة إلى الجهة المختصة.

المادة ٣: الاعتراض

في حال رغبة طرف في الاعتراض على أي قرار تتخذه السلطة المختصة بموجب هذه القاعدة، فيجب عليه خلال ٣٠ يوماً من صدور القرار، تقديم اعتراضه بصورة خطية إلى السلطة المختصة (انظر الفصل ٥).

تقوم السلطة المختصة بمراجعة الاعتراض المقدم وإجراء تقييم آخر في غضون ٣٠ يوماً من تسلمه. وتقوم السلطة المختصة بإبلاغ المعارض بصورة خطية حول أي قرار فور اتخاذه، مع ذكر الأسباب التي دعت إلى عدم إعادة المراجعة، أو نتائج المراجعة إن حصلت.

الفصل السادس: معلومات الاتصال

تفاصيل الاتصال بالسلطة المختصة في ما يتعلق بأحكام هذه القاعدة:

الموضوع	الجهة المعنية
تراخيص شركات الطيران وتراخيص الخطوط الجوية الأجنبية	مدير عام تنظيم الطيران المدني ص.ب: ١، ر.ب: ١١١، مسقط سلطنة عُمان هاتف: ٠٠٩٦٨٢٤٣٥٤٠٠١
تخصيص السعة المحدودة	
حماية المستهلك: الأشخاص من ذوي الإعاقة	
حماية المستهلك: التأخير والإلغاء	
التزامات الخدمة العامة	
نظام التعرف	
استفسارات عامة	

الملحق الأول: مراقبة المعلومات المقدمة من قبل أصحاب تراخيص التشغيل الاقتصادي

يقدم الجدول التالي قائمة إرشادية حول متطلبات السلطة المختصة بشأن الرقابة على المعلومات الواجب تقديمها من قبل حاملي تراخيص التشغيل الاقتصادي:

المعلومات الإضافية المطلوبة من جميع أصحاب التراخيص الذين تم إخطارهم من قبل السلطة المختصة بأنهم خاضعون لرقابة مالية أوسع	المعلومات الإضافية المطلوبة من جميع أصحاب تراخيص التشغيل الاقتصادي من الفئة (أ)	المعلومات المطلوبة من جميع أصحاب تراخيص التشغيل الاقتصادي
<ul style="list-style-type: none"> • الحسابات السنوية المدققة • الميزانية السنوية وتوقعات التدفقات النقدية والافتراضات التي تمت على أساسها • إدارة الحسابات الشهرية، بما في ذلك بيان التدفقات النقدية والميزانية العمومية • الإخطار بأي تغييرات جوهرية على طبيعة أو حجم التشغيل 	<ul style="list-style-type: none"> • تقديم معلومات ربع سنوية حول أسطول الطائرات وتمويل الأسطول • تقديم بيانات ربع سنوية حول الالتزامات المستقبلية بشأن الأسطول 	<ul style="list-style-type: none"> • تقديم إفادة سنوية حول استكمال ترتيبات التأمين • تقديم إفادة نصف سنوية حول بيانات الشركة (مثال: المدراء والإدارة والمساهمين)* • تقديم المعلومات المطلوبة حول الملاءة المالية
<ul style="list-style-type: none"> • خطة العمل المنقحة والتي تعكس التغييرات الجوهرية في طبيعة أو حجم العمليات • البيانات المطلوبة حول الاسعار، والسعة والطريق الجوي • نسخ من الوثائق الأساسية، مثل أدوات التمويل الرئيسية، وعقود الإيجار وغيرها من العقود ذات الصلة • معلومات عن التعهدات المتعلقة بأدوات التمويل الرئيسية • المعلومات المتعلقة بالإعلان عن الرحلات، والأسعار والحجوزات 		

(* في حال حصول تغييرات جوهرية قد تؤثر على رأي السلطة المختصة بشأن الرقابة على شركة الطيران، فيجب إبلاغ السلطة المختصة بمثل تلك التغييرات في أقرب وقت ممكن؛ وعلى الأخص أي تغييرات على المساهمين الرئيسيين (الذين يملكون أكثر من ١٠٪ من مجموع الأسهم) في غضون (١٤) يوماً من حدوثها.

الملحق الثاني: معلومات إضافية حول إصدار تراخيص التشغيل الاقتصادي

يقدم هذا الملحق إرشادات إضافية بشأن إصدار أو إلغاء أو تعليق تراخيص التشغيل الاقتصادي، فضلاً عن تخصيص السعة المحدودة.

مناقشة أولية

قبل تقديم طلب رسمي للحصول على ترخيص من الفئة "أ"، تتم دعوة المتقدمين الراغبين في الحصول على الترخيص إلى عقد مناقشات أولية مع السلطة المختصة بحيث يتم اطلاعهم على مدى توافر حقوق النقل وأي مسائل أخرى ذات صلة. ولهذا الغرض، فإنه ينبغي على مقدمي الطلبات التواصل مع السلطة المختصة على العنوان الوارد في الفصل السادس (معلومات الاتصال). وقد يرغب المتقدمون للحصول على تراخيص من الفئة "ب" كذلك بإجراء مناقشة أولية، إذا كان التشغيل المطلوب يتضمن خدمات منتظمة أو دولية. ومن غير المتوقع أن يكون أصحاب تراخيص التشغيل الاقتصادي من الفئة "ب" مؤهلين للحصول على تخصيص حقوق النقل المحدودة.

أولاً: إجراءات منح تراخيص التشغيل الاقتصادية أو تعليقها أو إلغاؤها طلبات الحصول على تراخيص التشغيل الاقتصادي:

١. يجب تقديم الطلبات بصورة خطية، مع الإشارة إلى نوع الترخيص المطلوب سواء أكان من الفئة "أ" أو "ب". ويجب أن يتضمن طلب الحصول على رخصة التشغيل الاقتصادي من الفئة (أ) خطة عمل كاملة، بما يشمل المعلومات التالية بشأن الخدمات المقترحة:

- (أ) الطريق أو الطرق الجوية المتبعة، بما في ذلك جميع النقاط التي سيتم التشغيل إليها
- (ب) أنواع الطائرات التي سيتم تشغيلها، إلى جانب ترتيب المقاعد فيها بالنسبة إلى الخدمات الركاب
- (ج) عدد الرحلات في الأسبوع الواحد
- (د) تفاصيل أي ترتيبات للمشاركة في الرموز
- (هـ) التاريخ المقرر لبدء تقديم الخدمات
- (و) كشف بكافة أسعار التذاكر

وينبغي أن تتضمن خطط العمل العناصر الرئيسية للاستراتيجية الموضوعية، والأسواق التي سيتم التركيز عليها، وشرائح السوق المستهدفة، والقيمة المقترحة، ونموذج الأعمال التجارية، والتسويق، والمبيعات وخطة التوزيع ومخطط الشبكة على المستوى العالي.

٢. السلطة المختصة غير ملزمة بالنظر في طلبات الترخيص التي لا تحتوي على جميع المعلومات اللازمة لاتخاذ قرار بشأنها، ولكن يمكن لها إبلاغ مقدم الطلب بأي معلومات إضافية يجب عليه توفيرها ليتم النظر في طلبه. وإذا كانت السلطة المختصة تنوي رفض أحد الطلبات للحصول على رخصة التشغيل الاقتصادي، فسيتم تقديم إشعار إلى مقدم الطلب بشأن ذلك متضمناً للأسباب الداعية إليه. وقبل اتخاذ أي قرار، سيتم النظر في أي إفادات يمكن أن يقدمها صاحب الطلب في غضون ٢١ يوماً من تاريخ تقديم ذلك الإشعار.

٣. لن يتم منح رخصة التشغيل الاقتصادي من الفئة "أ" أو "ب" لأي شركة طيران ما لم تكن مملوكة في معظمها أو خاضعة للسيطرة الفعالة من قبل مواطنين عُمانيين. ولكن يمكن بخلاف ذلك الطعن في حق إحدى شركات

الطيران بتشغيل خدمات دولية منتظمة بموجب معظم اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية في السلطنة. وبناء عليه، فإن الطلب يجب أن يشمل أيضًا أدلة توضح ما يلي:

(أ) بالنسبة إلى المواطنين العُمانيين:

- تملك أكثر من ٥٠٪ من رأس المال المدفوع لشركة الطيران
- السيطرة الفعلية على شركة الطيران، بما في ذلك تملك أغلبية مناصب في مجلس الإدارة

(ب) أن يكون المكتب الرئيسي وقاعدة العمليات لشركة الطيران في السلطنة

(ج) ما إذا كانت الترتيبات المتعلقة بتشغيل الخدمة المقترحة ستحول فعليًا السيطرة على شركة الطيران لمصلحة أجنبية.

طلبات تعديل أو تغيير رخصة التشغيل الاقتصادي:

يجب أن يتم تقديم طلبات التعديل أو التغيير على رخصة التشغيل الاقتصادي بصورة مكتوبة، وأن تتم الإشارة فيها بوضوح إلى التغيير المطلوب على الرخصة، وبما يشمل جميع المعلومات اللازمة لاتخاذ قرار بهذا الشأن.

الإجراءات التي تتخذها السلطة المختصة حين تجد أن حامل رخصة التشغيل الاقتصادي لم يعد مستوفيا للشروط المطلوبة، أو عند عزمها تعليق أو إلغاء رخصة التشغيل الاقتصادي

إذا رأت السلطة المختصة أن حامل رخصة التشغيل الاقتصادي لم يعد يستوفي متطلبات الجنسية وفق قواعد التنظيم الاقتصادي للترخيص وحماية المستهلك في الطيران المدني، أو في الحالات التي يخفق فيها صاحب الرخصة ببدء الخدمات المرخصة أو يتوقف عن تشغيلها، فستقوم السلطة المختصة في تلك الحالة بتقديم إخطار إلى حامل الرخصة تبلغه فيه بذلك. ومن ثم سوف تنظر في أي دفع مقدم من قبل صاحب الترخيص خلال ٢١ يوما من تاريخ الإشعار.

في الحالات التي تكون فيها لدى السلطة المختصة أسباب معقولة للاعتقاد بأن الشركة غير قادرة على الوفاء بالتزاماتها المالية، أو في حال تم إشهار إفلاسها، وكانت الشركة قد قدمت خدمات على الطريق ذات السعة المحدودة دون الحصول على شهادة تخصيص السعة المحدودة، أو حيث يمكن أن تنشأ عواقب وخيمة من مخالفات أخرى لهذه القاعدة، فإنه يمكن للهيئة تعليق الرخصة بأثر فوري.

إذا كانت السلطة المختصة تعتزم إلغاء رخصة التشغيل الاقتصادي، فستقوم بتقديم إخطار بذلك إلى حامل الرخصة والأسباب الدافعة إلى ذلك. وقبل اتخاذ قرار بإلغاء الترخيص، سيتم النظر في أي ردود يقدمها صاحب الترخيص في غضون ستة أيام عمل من تاريخ تقديم إخطار الإلغاء المقترح؛ وقبل اتخاذ أي قرار نهائي بسحب الرخصة، سيتم النظر في أي اعتراضات يقدمها صاحب الترخيص خلال ٢١ يوما من إخطاره بذلك.

أسباب القرار:

ستقدم السلطة المختصة أسباب رفضها لمنح رخصة التشغيل الاقتصادي إلى مقدم الطلب. وبالإضافة إلى ذلك، إذا قامت السلطة المختصة بإلغاء أو تعليق رخصة التشغيل الاقتصادي، فسوف تزود مقدم الطلب أو حامل الرخصة بأسباب قرارها بصورة خطية.

النشر:

يتم نشر القرارات القاضية بمنح أو سحب تراخيص التشغيل الاقتصادية من قبل السلطة المختصة على موقعها على الانترنت.

تخضع طلبات الحصول على تراخيص التشغيل الاقتصادي للرسوم. وفي حال كان طلب الترخيص يفرض عبئاً كبيراً على السلطة المختصة (مثلاً إذا كان الطلب معقداً على نحو غير عادي، أو إذا أخفق مقدم الطلب بتوفير المعلومات المطلوبة، أو كانت مثل تلك المعلومات ليست في نموذج يمكن تقييمه بسهولة)، فيمكن للهيئة في تلك الحالة فرض رسوم بما يتناسب مع حجم العمل المطلوب.

ثانياً: الإجراءات المتعلقة بشهادات تخصيص السعة المحدودة

الإخطارات بشأن الطرق الجوية ذات السعة المحدودة:

ستقوم السلطة المختصة بنشر قائمة بالدول التي تربطها بها اتفاقيات للخدمات الجوية على موقعها على الانترنت، مع الإشارة إلى الدول التي لديها سعة محدودة وتخضع لتخصيص السعة المحدودة. ويمكن الحصول على المزيد من التفاصيل حول القيود التي تنطبق على تخصيص حقوق النقل الجوي الحالية بالنسبة إلى أي سوق تود إحدى شركات الطيران تشغيل خدماتها فيه، من خلال تقديم طلب بذلك إلى عنوان الاتصال الواردة في القاعدة.

الطلبات المقدمة من قبل الشركات المؤهلة:

يمكن تقديم طلبات الحصول على شهادات تخصيص السعة المحدودة من قبل أي شركة طيران عُمانية مؤهلة تحمل ترخيص تشغيل اقتصادي من الفئة "أ".

يجب تقديم طلبات الحصول على شهادات تخصيص السعة المحدودة أو إلغائها أو تعديلها بصورة خطية إلى السلطة المختصة على العنوان الوارد في القاعدة. كما يجب تقديم كافة الطلبات وفق النماذج المخصصة لذلك الغرض، والتي يمكن الحصول عليها على نفس العنوان. وتخضع تلك الطلبات لدفع الرسوم المطبقة، حيث تتم مراجعة تلك الرسوم بشكل دوري.

يجوز للهيئة أن ترفض النظر في طلب الحصول على شهادات تخصيص السعة المحدودة أو إلغائها أو تعديلها إذا تم تقديمه قبل أقل من أربعة أشهر من التاريخ المقترح لبدء سريان الشهادة أو التعديل. ويجوز للهيئة قبول الطلبات التي تقدم في وقت أقصر، حسب تقديرها، على الرغم من أنها ستكون في معظم الحالات خاضعة للحد أدنى من الفترة الزمنية المطلوبة لإتاحة الفرصة لدراسة الطلب كما هو مبين أدناه. كما يجوز للهيئة أن ترفض أيضاً النظر في الطلبات التي أخفق مقدمها في توفير كافة المعلومات والوثائق المطلوبة أو لم يتم بدفع الرسوم المطبقة.

إلغاء أو تعديل شهادة تخصيص السعة المحدودة دون تقديم طلب:

قد تكون هناك طرق جوية تتغير فيها أو تنتهي أوضاع السعة المحدودة، أو حيث تكون هناك طلبات للحصول على شهادات تخصيص السعة المحدودة من قبل الناقلين على إحدى الطرق الجوية ذات السعة المحدودة. وفي

مثل هذه الحالات يجوز للهيئة اقتراح إلغاء أو تغيير أي شهادة ذات صلة لتخصيص السعة المحدودة. وستقوم السلطة المختصة بنشر أي اقتراح من هذا القبيل على موقعها على الانترنت، وإبلاغ الناقلين المتأثرين عند الاقتضاء.

الاعتراضات والإقرارات:

يتم السماح بـ "فترة اعتراض" بعد نشر أي طلب أو اقتراح، يمكن خلالها تقديم اعتراضات أو إقرارات مكتوبة إلى السلطة المختصة. وتكون مدة الاعتراض العادية هي ٢١ يوماً، إلا إذا رأت السلطة المختصة أنه يجب تحديد فترة أقصر نظراً لأسباب ملحة. ويجب على الناقل الذي يقدم اعتراضاً أو إقراراً تقديم نسخة لكل صاحب علاقة خلال ٢٤ ساعة، ويمكن أن يُطلب من مقدم الطلب تقديم نسخة عن طلبه.

قرارات السلطة المختصة:

إن طول المدة اللازمة للتوصل إلى قرار تعتمد على الظروف الخاصة بكل طلب. وتصدر السلطة المختصة قراراتها الخطية وتراخيص تخصيص السعة المحدودة في غضون ١٥ يوم عمل اعتباراً من تاريخ نهاية جلسة الاستماع، أو في أسرع وقت ممكن بعد ذلك. تقوم السلطة المختصة بنشر قرارها مع الأسباب المبررة له على موقعها على الانترنت وتعميمه بصورة مكتوبة على جميع شركات الطيران التي تقدمت بطلباتها.

التطبيق:

طبقاً لهذه القواعد فإن تقديم أي خدمة مقابل أجر على الطرق الجوية ذات السعة المحدودة دون الحصول على الشهادة المناسبة يعتبر مخالفة، ويحق للسلطة المختصة بموجب هذه القواعد فرض عقوبات على المخالفين، والتي قد تشمل تعليق أو إلغاء رخصة التشغيل الاقتصادي.

الاعتراض:

يعتبر مجلس إدارة السلطة المختصة هو السلطة التي يوجه إليها أي طعن أو اعتراض ضد قرارات السلطة المختصة بصورة خطية، شريطة أن يتم تقديم الاعتراض في غضون ٣٠ يوماً من تاريخ صدور القرار الذي يتم الطعن فيه.

ثالثاً: إرشادات بشأن القضايا المتعلقة بتخصيص السعة الثنائية المحدودة

مقدمة:

١. تعتمد السلطة المختصة في قراراتها بشأن منح حقوق السعة الثنائية المحدودة على جميع الأدلة المقدمة من قبل الأطراف المعنية. وتستخدم الأدلة التي تقدمها شركة طيران التي قدمت الطلب لدعم طلبها للحكم عليها تجارياً. ويهدف هذا الملحق لتوفير الإرشادات اللازمة بشأن الإثباتات التي من شأنها أن تساعد السلطة المختصة في تقدير الفوائد التي ستعود على المستخدمين من الاستخدام المقترح للسعة الثنائية المحدودة.
٢. تم وضع هذه الإرشادات في خطوطها العريضة نظراً إلى أنه من غير المرجح أن تكون المبادئ التوجيهية المفصلة والدقيقة ذات فائدة: حيث تُظهر التجارب الدولية أن الظروف تختلف من حالة إلى أخرى، وأن شركات الطيران تختلف في وجهات نظرها بالنسبة إلى تعريف السوق وغيرها من المسائل.
٣. يجدر التنويه إلى أنه في الحالات التي توجد فيها طلبات تتنافس على السعة المحدودة، أو في حال كان أحد الناقلين يسعى للحصول على السعة المحدودة من ناقل آخر، فإنه يجب تزويد السلطة المختصة بمعلومات مفصلة حول الفوائد التي من المتوقع أن تعود من جراء ذلك على الركاب. ولذلك تمت الإشارة إلى التوجيهات المتعلقة بفوائد الركاب أدناه.

فوائد الركاب

٤. من المتوقع وفق سياسة النقل الجوي في سلطنة عُمان بأن يتم استخدام السعة المحدودة بطريقة تنتج فائدة أكبر للركاب بشكل مستدام، وتدعم التطوير المستمر لقطاع الطيران في السلطنة. وتتوقع السلطة المختصة من كافة مقدمي الطلبات أن يتضمن الطلب الخطي الذي يقدمونه قسماً يتم فيه توضيح الفوائد التي ينوون تقديمها للركاب بناء على مقترحاتهم.
٥. غالباً ما يخدم الخط الجوي أنواعاً مختلفة من الاحتياجات، مثل المسافرين من نقطة إلى نقطة و/أو ربط الرحلات. والفوائد التي تعود على الركاب من الخدمة الجديدة قد تنجم عن انخفاض الأسعار أو من المنتجات التي تعتبر أكثر راحة و/أو أعلى جودة. وفي بعض الحالات قد تقتصر الفوائد على تلك التي يتمتع بها الركاب الذين يسافرون على متن الخدمة المقترحة، ولكن يمكن في حالات أخرى التمتع بالفوائد بالنسبة إلى جميع الركاب على الطريق الجوي، بسبب زيادة المنافسة على سبيل المثال. وبالإضافة إلى الركاب الحاليين الذين يسافرون بصورة مباشرة أو غير مباشرة، فإن الركاب الآخرين الذين قد يستفيدون هم أولئك الذين كان يمكن أن يسافروا إلى وجهة أخرى ("الركاب المحولين) أو أولئك الذين لم يكونوا ليسافروا لولا وجود الخدمة الجديدة (إيجاد ركاب جدد).
٦. وتتطلب السلطة المختصة من كافة مقدمي الطلبات تحديد الفوائد التي ستعود على الركاب بفضل مقترحاتهم، مع تقديم ما يثبت كيفية توزيع تلك المنافع بين الخطوط المختلفة وأنواع الركاب، مع التمييز بين المنافع المدفوعة وتلك المجانية.
٧. يجب أن تشير مثل تلك الأدلة الداعمة، بعد تعدادها بالتفصيل إلى أقصى حد ممكن، إلى ما يلي:
 - تدفقات الحركة الرئيسية التي قد تتأثر بمقترحات مقدم الطلب.
 - الحجم الحالي لتلك التدفقات ومعدل النمو المتوقع في المستقبل القريب.
 - أنواع الركاب الحاليين في تلك الخطوط الجوية؛

- مقترحات الأسعار والخدمة بالنسبة إلى كافة التدفقات المتأثرة؛
 - مدى استخدام حركة المرور من هذه التدفقات الحالية للخدمات المقترحة؛
 - درجة تحفيز الطلب على الخدمات.
 - الأسعار وغيرها من الفوائد التي يمكن أن تجلبها مقترحات مقدم الطلب مقارنة مع الوضع القائم
 - طريقة تقسيم تلك الفوائد الناتجة عن هذه المقترحات بين المواطنين العُمانيين والأجانب.
٨. يجب أن يحدد مقدم الطلب ماهية الافتراضات التي تم الاعتماد عليها، ليس فقط بشأن مقترحه الخاص، ولكن أيضا حول الاستجابة التجارية المتوقعة لشركات الطيران الأخرى.
٩. يجب على شركات الطيران تقديم تقرير بتوقعات التكلفة / الدخل على مدى ثلاثة أعوام. وينبغي أن تعكس الأدلة حول فوائد ركاب هذه التوقعات وتشير إلى التغييرات المحتملة على مستوى الفوائد خلال الفترة المذكورة.
١٠. وتجدر الإشارة إلى أن السلطة المختصة ستعتبر جميع المعلومات المقدمة إليها على أنها متاحة لجميع الأطراف الأخرى التي تملك أو تسعى للحصول على حقوق النقل ذات الصلة. وهذا يعني أن السلطة المختصة ستهمل أي معلومات مقدمة من قبل أي طرف على أساس أنها معلومات سرية. وقد اعتمدت السلطة المختصة هذه السياسة من أجل تحقيق أقصى قدر ممكن من النزاهة والشفافية في عملية الاختيار. ومع ذلك فإن السلطة المختصة قد تستبعد العامة، بناء على تقديرها، من بعض أو كامل جلسة الاستماع عند التعامل مع المسائل السرية دون تخصيص أي أجزاء سرية من المحضر المتاح للجمهور.
١١. وأخيرا، لا بد من التأكيد مرة أخرى على أن هذا هو قرار كل طرف لتقديم العوامل التي يعتبرها ذلك الطرف هي الأهم، مع تقديم عوامل أخرى غير تلك المذكورة هنا إذا كان ذلك الطرف يرى أنها ذات صلة.

رابعاً: كشوفات التعرفة - شروط الأجرة وصيغة كشوفات التعرفة

شروط الأجرة التي يجب تقديمها:

1. شروط الأجرة (سواء على شكل قواعد أو حواشي) التي يجب تقديمها هي التي تدعم تحديداً تلك الأسعار نفسها التي يجب إيداعها لدى السلطة المختصة. وفي حال لم يتم تبيان الحكم المتعلق بالأجرة ضمن فئة قواعد معينة، فسيتم افتراض أنه لا يوجد أي قيود ضمن تلك الفئة.
2. ليس هناك شروط بالنسبة إلى إيداع شروط عامة للتعرفة التي ليست محددة لأحد فئات الأجرة. وهذا يشمل القواعد العامة لهيكل الأجرة، حتى تلك التي يحتمل أن تؤثر على مستوى الأسعار على الرحلات الأكثر تعقيداً، مثل نظام الأميال أو قواعد الأجرة ما فوق المتوسطة. كما تشمل أيضاً رسوم الأمتعة الزائدة. ولكن يجب تقديم أسعار العمولات والشروط ذات الصلة إلى السلطة المختصة.

صيغة كشوفات التعرفة:

3. يجب أن تتوافق كشوفات التعرفة مع متطلبات النموذج المحدد من قبل السلطة المختصة، ويحق للسلطة أن ترفض تلك الكشوفات ما لم تتوافق مع المتطلبات المحددة.
4. يجب تقديم كشوفات التعرفة عن طريق البريد الإلكتروني أو الفاكس أو البريد (حسب هذا الترتيب من الأفضلية)، أو عن طريق وكيل الإيداع بالنسبة إلى التعرفة الإلكترونية على العنوان الوارد في القاعدة وفقاً لاتفاق مسبق مع السلطة المختصة على وسائل التقديم.
5. يمكن لشركة طيران أن تعين وكيلاً للتقديم نيابة عنها. وأي ملفات يقدمها الوكيل يجب أن تحدد بوضوح شركة الطيران التي يقدم بالنيابة عنها. كما يجب تقديم تفويض مناسب معتمد من قبل السلطة المختصة قبل إجراء أي ترتيبات من هذا القبيل.
6. يجب الاتفاق على شكل الملفات التي يتم تقديمها إلكترونياً بين السلطة المختصة ووكيل الإيداع المعني قبل بدء الإيداع.
7. كشوف الأجر التي يتم إرسالها عن طريق البريد أو الفاكس أو البريد الإلكتروني يجب أن تتضمن رموز ومستويات الأسعار بعملة البيع، إلى جانب الشروط الداعمة. بما في ذلك أية مبالغ تضاف لها. ويجب أن تحمل كل صفحة تاريخ الإصدار، والتاريخ المقترح لبدء النفاذ، وتاريخ انتهاء الصلاحية ورقم الإيداع المتسلسل. ويمكن تقديم المزيد من التوجيهات لشركات الطيران بهذا الخصوص عند الطلب.
8. يجب أن تكون جميع الملفات التي يتم إيداعها واضحة لا لبس فيها. ولن يتم قبول أي إشارة إلى قرارات اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا). كما يجب أن تكون الملفات مرفقة بموجز واضح حول التغييرات المقترحة.

الملحق الثالث: نماذج بيانات الشركة

المعلومات العامة:

اسم حامل الرخصة (بما في ذلك الاسم التجاري):	
العنوان:	
رقم الهاتف:	
عنوان البريد الإلكتروني:	
عنوان الموقع الإلكتروني:	

المساهمون / المالكون:

يرجى توضيح نسبة المساهمة الحالية / المقترحة بين الكيانات العُمانية وغير العُمانية:

المساهم/المالك	نسبة المساهمة/الملكية
العُماني	
غير العُماني	

يرجى توضيح هيكل مجلس الإدارة الحالي/المقترح والسيطرة بين الكيانات العُمانية وغير العُمانية:

أعضاء مجلس الإدارة	نسبة المساهمة/الملكية
العُماني	
غير العُماني	

يرجى ذكر التفاصيل عن كل شخص أو شركة تملك أكثر من ٥٪ من إجمالي الأسهم المصدرة في الشركة مقدمة الطلب ضمن الجدول أدناه:

الاسم الكامل للمساهم	الجنسية	عدد الأسهم	النسبة المئوية من مجموع الأسهم

اسم الشركة الأم (إن وجدت) وتاريخ ومكان التأسيس
اسم الشركة القابضة النهائية (إن وجدت) وتاريخ ومكان التأسيس

إذا كان حامل الرخصة عبارة عن شركة تابعة لشركة أخرى، فيرجى ذكر التفاصيل عن كل شخص أو شركة تملك أكثر من ٥٪ من إجمالي الأسهم المصدرة في الشركة القابضة ضمن الجدول أدناه:

الاسم الكامل للمساهم	الجنسية	عدد الأسهم	النسبة المئوية من مجموع الأسهم

الإدارة العليا:

يرجى ذكر تفاصيل الإدارة العليا للشركة صاحبة الترخيص ضمن الجدول أدناه:

الاسم الكامل لأفراد الفريق الإداري	المنصب	الجنسية

الترتيبات المالية:

يرجى إعطاء التفاصيل عن أي ترتيبات مالية أو غيرها، سواء أكانت موجودة أو مقترحة، يمكن أن يكون لها تأثير على السيطرة على حامل الرخصة.

التمويل	المبلغ	المصدر
أسهم رأس المال		
الديون		

يرجى ذكر أي ضمانات أو تعهدات بالدعم يملكها حامل الرخصة حالياً، أو يتوقع الحصول عليها في المستقبل:

يرجى ذكر أي قروض أخرى غير تلك المقدمة من قبل مصرف أو مؤسسة مالية حصل عليها حامل الترخيص أو يتوقع الحصول عليها في المستقبل:

يرجى ذكر أي عقود استئجار طائرات، بخلاف تلك المبرمة وفق الشروط التجارية العادية، موجودة حالياً لدى حامل الترخيص أو يتوقع الحصول عليها في المستقبل:

يرجى توضيح أي اتفاقيات تشغيلية أو تجارية مبرمة حالياً من قبل حامل الترخيص مع شركة طيران أخرى أو يتوقع إبرامها في المستقبل:

أي معلومات أخرى:

الملحق الرابع: توجيهات بشأن "الظروف الاستثنائية"

تخضع الظروف الاستثنائية التي قد تؤدي إلى تأخير أو إلغاء الرحلات الجوية دون تحمل المسؤولية عن تعويض الركاب للمبدأ العام الذي مفاده بأن الظروف الاستثنائية يجب أن يستوفي المعايير الثلاثة: لا يمكن التنبؤ بها، ولا يمكن تجنبها ونتجت عن عوامل خارجية. توضح القائمة التالية الظروف المدرجة التي من المحتمل أن تشكل الظروف الاستثنائية لأغراض هذه القاعدة، ولكن السلطة المختصة تقوم بدراسة الحالات الفردية لتحديد ما إذا كانت تشتمل على العوامل المحددة للظروف الاستثنائية. وتجدر الإشارة إلى أن الانقطاعات خلال الفترات المزدحمة، على سبيل المثال خلال رحلات الحج، تخضع هي أيضا لهذه المعايير.

في أي حالة من حالات الظروف الاستثنائية التي تؤدي إلى تأخير أو إلغاء الرحلات الجوية، يجب على الناقل الجوي تقديم دليل على الظروف المزعومة، ويجب أيضا أن يبين بوضوح كيف أدت مثل تلك الظروف إلى تعطيل الرحلة. وبعد إثبات وجود ظروف استثنائية، يجب على الناقل الجوي أيضا شرح ماهية التدابير المعقول التي تطلبها الأمر لتجنب حصول أي انقطاع في وقت لاحق.

م.	الفئة	الواقعة
١	حرب/اضطرابات سياسية	انقطاع غير متوقع ناجم عن وقوع حرب أو عدم الاستقرار السياسي من أي نوع بحيث يُنصح بعدم السفر.
٢	حرب/اضطرابات سياسية	حين يكون تزويد الطائرات بالوقود محدودًا أو غير متوفر خلال وقت قصير أو دون إخطار مسبق
٣	الأعمال غير المشروعة	جميع الأعمال غير المعنوية (مثل الإرهاب).
٤	التخريب	أعمال التخريب التي تمس الطائرة التي من المقرر أن تقوم بالرحلة أو أسطول الناقل الجوي.
٥	الأسباب الأمنية	إغلاق مطار المغادرة أو مطار الوصول دون إخطار مسبق لأسباب أمنية.
٦	الأسباب الأمنية	اكتشاف قنبلة أو إنذار بوجود قنبلة إما على متن الطائرة أو في مطار المغادرة أو مطار الوصول.
٧	الأسباب الأمنية	اختطاف الطائرة
٨	الأسباب الأمنية	إزالة الأمتعة المتروكة لدواع أمنية خطيرة.
٩	الأسباب الأمنية	إنزال أحد الركاب المثيرين للشغب من الطائرة لأسباب أمنية، مما قد يتسبب إما في تأخير الرحلة أو تحويلها.
١٠	العوامل الجوية	الأحوال الجوية غير المتوافقة مع التشغيل الآمن للرحلة. حيث يمكن التنبؤ بحدوث الأحوال الجوية في مطار المغادرة أو مطار الوصول أو على طول مسار الرحلة المحدد للطائرة.
١١	العوامل الجوية	إغلاق مطار المغادرة أو مطار الوصول بسبب الأحوال الجوية السيئة.
١٢	العوامل الجوية	الأحوال الجوية التي قد تؤدي إلى فرض قيود على قدرة مطار الوصول أو مطار المغادرة.
١٣	العوامل الجوية	الأضرار التي تلحق الطائرات وبالتالي يمكن أن تؤثر على سلامة الطيران أو على سلامة الطائرة مما يتطلب تقييما فوريا و / أو

		إصلاح الأضرار الناجمة عن الظواهر المناخية الأخرى (على سبيل المثال: الصواعق، البرد والعواصف الرعدية والاضطرابات الجوية الشديدة إلخ).
١٤	إغلاق المطار	إغلاق مطار الوصول أو مطار المغادرة لأسباب غير متعلقة بالامن أو الأحوال الجوية.
١٥	الأسباب الطبية	تعرض أحد الركاب أو أفراد الطاقم لمرض خطير أو للوفاة على متن الطائرة أو أثناء الرحلة.
١٦	حوادث الطيور	ارتطام الطيور بالطائرة خلال الرحلة مما قد يسبب أضرارًا تتطلب إجراء فحوصات إجبارية على الفور واحتمال الحاجة لإصلاحها.
١٧	عيوب التصنيع	اكتشاف عيوب التصنيع الخفية من قبل الناقل الجوي (وهذا غالبًا ما يتم اكتشافه عند حصول خلل غير اعتيادي في نفس الجزء من الطائرة).
١٨	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	الأضرار التي تلحق بالهيكل الأولي أو الثانوي للطائرة (مثل الهيكل المعدني أو المركب) بسبب أطراف ثالثة على الأرض قبل مغادرة الرحلة الجوية، مما يتطلب إجراء تقييم فوري و / أو إصلاح الأضرار المحتملة (مثل حصول حادث تصادم بين إحدى مركبات المطار وبين الطائرة).
١٩	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	حصول أضرار للطائرة خلال الرحلة السابقة ناتجة عن أجسام خارجية، مما يتطلب إجراء تقييم و / أو إصلاح فوري.
٢٠	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	أي مسائل تقنية قد تجبر الطيار على العودة بالطائرة أو تغيير مسارها.
٢١	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	تعطل نظام الهواء الدافع/نظام التحكم البيئي على متن الطائرة (والتي تمت صيانتها كما ينبغي) إما قبل المغادرة مباشرة أو في أثناء الرحلة.
٢٢	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	التعطل المبكر لقطع الغيار ذات العمر المحدود (المشار إليها في بيانات الصيانة المعمول بها، والواردة ضمن دليل صيانة الطائرة، أو وثيقة تخطيط الصيانة، أو تقرير مجلس الإدارة بشأن مراجعة الصيانة قبل حلول التاريخ المقرر للمعينة/الإزالة/الاستبدال (بعد أن كان قد تمت صيانة تلك الأجزاء وفقا لبرنامج الصيانة المطلوب).
٢٣	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	تعطل في الأجزاء الخاضعة لمراقبة مؤشرات الأداء، أي الأجزاء التي لا تحتاج عادة إلى إجراء صيانة غير مجدولة أو للاستبدال أثناء الخدمة التشغيلية العادية (مثل أجهزة قياس حرارة زيت المروحة). حيث يكون التعطل السابق لأوانه لمثل هذه الأجزاء أثناء الخدمة التشغيلية العادية بعد أن تمت صيانتها وفق برنامج الصيانة المطلوب غير قابل للتنبؤ به).
٢٤	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	تعطل في الأنظمة اللازمة أو الضرورية في الطائرة (مثل نظام التبريد، نظام الكترولونات الطيران، ونظام التحكم في الطيران، أو أي من اللوحات أو الشرائح، أو الدفات، أو عاكسات التوجه أو

		تروس الهبوط) سواء مباشرة قبل المغادرة أو أثناء الرحلة، بعد أن تمت صيانة تلك النظم وفقا لبرنامج الصيانة المطلوبة).
٢٥	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	أي عيوب فنية أخرى تظهر قبل المغادرة مباشرة أو في أثناء الرحلة (بعد أن كان قد تم صيانة النظام أو جزء منه وفقا لبرنامج الصيانة المطلوبة) والتي تتطلب إجراء التحقيق و / أو الإصلاح قبل أن تصبح الطائرة صالحة للطيران خلال الرحلة المقررة .
٢٦	عيوب غير متوقعة تؤثر على سلامة الرحلة	حصول دخان أو حريق أو أبخرة على متن الطائرة ما لم يكن سبب المشكلة هو جزء لا تتم صيانتها وفقا لبرنامج الصيانة المطلوبة أو بسبب عدم اتباع إجراءات التشغيل المناسبة.
٢٧	مسائل تتعلق بالعلاقات الصناعية	الإضرابات التي تؤثر على عمل الناقل الجوي. مثل الإضرابات التي ينفذها مراقبو الحركة الجوية.
٢٨	إدارة الحركة الجوية	إذا قام قسم مراقبة الحركة الجوية بتعليق أو تقييد العمليات من مطار المغادرة أو إلى مطار الوصول.
٢٩	إدارة الحركة الجوية	إذا قام قسم مراقبة الحركة الجوية بتعليق أو تقييد العمليات المتجهة إلى داخل أو إلى خارج جزء من المجال الجوي، والذي يجب على الناقل الجوي أن يسافر من خلاله من أجل تسيير الرحلة.

قائمة الظروف التي تعتبر غير استثنائية

في حين أنه من غير المرجح أن تشكل الظروف المدرجة أدناه ظروفًا استثنائية لغرض هذه القاعدة، إذا ادعى الناقل الجوي أن الحادثة هي في الواقع استثنائية وتستوفي معايير انعدام إمكانية التنبؤ بها، أو تجنبها وأنها ناتجة عن عوامل خارجية، يجوز للهيئة دراسة الحالات الفردية لتحديد ما إذا كانت العوامل المرتبطة بالظروف الاستثنائية تنطبق عليها.

م.	الفئة	الواقعة
١	المسائل الفنية	المشاكل التقنية التي تنشأ نتيجة لإخفاق الناقل الجوي في صيانة طائرته وفقا لبرنامج الصيانة المطلوبة.
٢	المسائل الفنية	المشاكل التقنية التي يتم العثور عليها أثناء الصيانة عندما يكون من المقرر إجراء صيانة للجزء المتأثر من النظام.
٣	تجاوز ساعات عمل الطاقم	عندما يحدث ذلك نتيجة لسوء تخطيط العمليات من قبل الناقل الجوي وعدم كفاية الزمن المخصص للطائرة للطيران والعودة
٤	عدم وجود وثائق الرحلة الصحيحة	إذا كان الإخفاق في إعداد وتقديم الوثائق اللازمة لتسيير الرحلة نتيجة لعوامل تقع تحت سيطرة الناقل الجوي.
٥	عمليات التفتيش لتقييم سلامة الطائرات الخارجية	عمليات تفتيش الطائرات لتقييم سلامة الطائرات الأجنبية التي تكشف عن المسائل الفنية التي تتطلب إجراء تقييم و / أو إصلاح فوري للطائرة. (عند وجود مشاكل كان يجب معالجتها خلال أعمال الصيانة الاعتيادية أو تشغيل الطائرة)
٦	المسائل المتعلقة بالعلاقات الصناعية	الإضرابات التي ينفذها موظفوا المشغل نفسه