مرسوم رقم 70 لسنة 2024
بالموافقة على اتفاقية الخدمات الجوية
بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية غانا
وجدول الطرق الملحق بها

– بعد الاطلاع على الدستور،

– وعلى المرسوم بالقانون رقم 108 لسنة 1976 بإعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية من الضرائب، المعدل بالمرسوم بقانون رقم 53 لسنة 1979.

– وعلى المرسوم رقم 101 لسنة 1966 بالموافقة على برتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944)،

– وعلى المرسوم رقم 104 لسنة 2000 بالموافقة على برتوكول بشأن النص الرسمي السداسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني (شيكاغو 1944)،

– وبناءً على عرض وزير الخارجية ،

– وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالآتي

مادة أولى

الموافقة على اتفاقية خدمات جوية بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية غانا ، والموقعة في المملكة العربية السعودية (مدينة الرياض) بتاريخ 5 ديسمبر 2023م وجدول الطرق الملحق بها ، والمرفقة نصوصها لهذا المرسوم

مادة ثانية

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا المرسوم، وعلى رئيس مجلس الوزراء إبلاغه إلى مجلس الأمة ، ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية.

أمير الكويت

مشعل الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء

د. محمد صباح السالم الصباح

وزير الخارجية

عبد الله علي عبد الله اليحيا

صدر بقصر السيف في: 7 شوال 1445 هـ

الموافق: 16 إبريل 2024م

اتفاقية الخدمات الجوية

بين

حكومة دولة الكويت

و

حكومة جمهورية غانا

ديباجة:

إن حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية غانا المسميتان فيما بعد بالطرفين المتعاقدين، رغبة منهما في تنشيط وتنمية الخدمات الجوية وعلى أساسها المنافسة بين شركات الطيران في الأسواق وتقليل تدخلات الحكومة والاحكام الى حد أقصى.

ورغبة منهما في تسهيل وتنمية فرص الخدمات الجوية الدولية.

والاقرار على فعالية وتنافس الخدمات الجوية الدولية مما يؤدي إلى تعزيز التجارة ورفاهية المستهلكين وتنمية الاقتصاد.

ورغبة في السفر والشحن العام في مؤسسات النقل الجوي والخدمات المتنوعة، والأمل في تشجيع أفراد مؤسسات النقل الجوي على تنمية وتطبيق الابتكار والمنافسة في الأسعار.

ورغبة في الحرص على أعلى درجات الأمن والسلامة في الخدمات الجوية الدولية وتأكد قلقهم بخصوص الأعمال أو التهديدات ضد سلامة الطائرة، مما يعرض الأشخاص أو الممتلكات للخطر، وذلك سوف يؤثر على عمليات الخدمات الجوية ويضعف ثقة الناس بسلامة الطيران المدني، و

كوننا أعضاء في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944،

قد اتفقنا على ما يلي:

المادة 1

التعاريف

1. فيما يتعلق بتطبيق هذه الاتفاقية وما لم يقتض سياق النص معنى آخر:

أ) "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 وأي تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة وفقا للمادتين 90 و94 طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقدين.

ب) "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لدولة الكويت ، الإدارة العامة للطيران المدني وبالنسبة لغانا وزير الطيران المدني، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات حالياً.

ج) "مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة" تعني أي مؤسسة نقل جوي يقوم أحد الطرفين المتعاقدين بتعيينها كتابة لدى الطرف المتعاقد

أ) أن يكون الطرف المتعاقد الذي منحت له الحقوق المبينة في المادة 2 من هذه الاتفاقية قد قام بتعيين مؤسسة نقل جوى واحدة أو أكثر كتابة ، و

ب) أن يكون الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق قد أصدر تصريحاً لمؤسسة (مؤسسات(النقل الجوي المعينة بمباشرة الخدمات الجوية.

3) يصدر الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق ، بدون تأخير لا مبرر له ، التصريح المذكور لتشغيل الخدمات المتفق عليها مع مراعاة أحكام الفقرتين (4) و (5) من هذه المادة شريطة أن تكون التعرفة الخاصة بالخدمات المتفق عليها قد تم تحديدها طبقا لأحكام المادة 13 من هذه الاتفاقية.

4) يجوز أن يطلب من مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد أن تقدم للطرف المتعاقد الآخر ما يثبت أنه تتوافر فيها الشروط التي تنص عليها القوانين واللوائح التي يطبقها بصورة عادية ومعقولة هذا الطرف المتعاقد لتشغيل خدمات جوية دولية وفقا لأحكام المعاهدة .

5) يجوز لكل طرف متعاقد وقف مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من التمتع بممارسة الحقوق المبينة في المادة 2 من هذه الاتفاقية إذا عجزت هذه المؤسسة (المؤسسات) عند الطلب عن إثبات أن جزءا مهما من ملكيتها وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه أو مؤسساته.

المادة 6

إلغاء ووقوف تصريح التشغيل

1) لكل طرف متعاقد الحق في وقف مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن التمتع بالامتيازات المبينة في المادة 2 من هذه الاتفاقية أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على تمتعها بهذه الامتيازات وذلك في حالة تقصيرها في اتباع قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الامتيازات ، أو في حالة عدم تشغيلها طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية، بشرط ألا يستخدم هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر وطبقاً للمادة 16 من هذه الاتفاقية، ما لم يكن الإيقاف الفوري عن العمل أو فرض الشروط ضروريا لمنع الاستمرار في انتهاك القوانين واللوائح ، أو لغرض تأمين سلامة الطيران.

2) في حالة اتخاذ إجراء من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا لأحكام هذه المادة فإن الحقوق الأخرى لكل من الطرفين المتعاقدين لا تتأثر.

3) أي من الطرفين المتعاقدين الذي يمارس الحقوق المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه يجب أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابياً في أقرب وقت ممكن بأسباب رفض أو تعليق تصريح التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبله.

المادة 7

أمن الطيران

1) يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، إن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ، يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقا لأحكام الاتفاقية بشأن اجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م ، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م ، والبروتوكول المكمل له بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني ، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م ، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2) يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3) يتصرف الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقا لأحكام الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة وذلك إلى الحد المطبق من أحكام الأمن هذه لدى الطرفين المتعاقدين. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقا لهذه الأحكام في هذه الفقرة المرجع لأحكام أمن الطيران يشمل أية اختلافات يتم تبليغها من قبل الطرف المتعاقد المعين.

4) يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة ، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يضمن اتخاذ إجراءات كافية ومطبقة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأطقم والأغراض الشخصية التي يحملونها والأمتعة والشحنات ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الرعاية

لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

5) عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة ، لتقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر.

المادة 8

سلامة الطيران

1) يجوز لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقم الطائرات والطائرات أو عملهما. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2) إذا ما اكتشف أحد الطرفين المتعاقدين ، بعد هذه المشاورات ، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ أو لا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة، فإن الطرف المتعاقد الأول يقوم بإخطار الطرف المتعاقد الآخر حول ما اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الاجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الاجراءات خلال 15 يوماً أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة 4 من هذه الاتفاقية.

3) على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من المعاهدة، فقد تم الاتفاق على أنه عند تواجد طائرة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد اخضاع الطائرة للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (وتسمى في هذه المادة تفتيش الساحة على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير اقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.

4) إذا ما أسفر تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة عن :

أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة وقت اجراء التفتيش ، أو

ب) قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة بموجب المعاهدة وقت اجراء التفتيش ،

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش بموجب المادة 33 من المعاهدة ،الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم تشغيل الطائرة أو تم بموجبها إصدار أو اعتبار أن الشهادات والتراخيص لتلك الطائرة أو طاقمها صالحة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

5) في حال إذا ما رفض ممثلي مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منح الإذن بإجراء تفتيش الساحة على طائرة تابعة لهم وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة 3 من هذه المادة فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلقاً جدياً كما هو مشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة ، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

6) بناءً على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة أو رفض السماح بإجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم اجراؤها ، فإن كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً إذا ما استنتج أن هذا الاجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.

7) يتوقف أي إجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين 2 و 6 إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

المادة 9

الاعتراف بالشهادات

1) شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والاجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين خلال فترة صلاحيتها، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات أو الاجازات أو اعتمادات صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد التي قد تنشأ طبقا للمعاهدة. بالرغم من ذلك يحتفظ كل طرف متعاقد، وذلك لغرض الطيران فوق اقليمه بحق رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والاجازات التي منحت أو اعتمدت صلاحيتها لمواطنيها من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

2) الامتيازات وشروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة 1 أعلاه، والصدارة من قبل سلطات الطيران المدني في طرف متعاقد ترخيصاً لأي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة فيما يتعلق بطائرة تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وتسمح بوجود اختلاف عن المعايير المقررة بموجب المعاهدة، وتكون هذه الحقوق أو الشروط مسجلة لدى منظمة الطيران المدني الدولية. فإن لسلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الأول وفقاً لأحكام المادة 17 من هذه الاتفاقية لهذه بهدف الوصول إلى قناعة بأن تلك الحقوق والشروط مقبولة لديهم. وعند الإخفاق في التوصل إلى

اتفاق مرضي فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق أحكام المادة 6 من هذه الاتفاقية.

المادة 10

الإعفاء من الضرائب والرسوم الجمركية

1) تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسات (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة وقطع الغيار وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزانات الطائرة (التي تحتوي على الأطعمة والمشروبات والسجائر الموجودة على متنها من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية فرائض أو ضرائب أخرى عند وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى وقت رحيلها بها.

2) كما تعفي أيضا من الرسوم والفرائض الأخرى باستثناء الرسوم المستندة على تكلفة الخدمة المقدمة:

أ- خزانات الطائرة التي تؤخذ على متنها في اقليم أحد الطرفين المتعاقدين بكميات معقولة لاستخدامها على طائرة مغادرة عاملة في خدمة جوية دولية لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر،

ب- قطع الغيار، بما في ذلك المحركات التي تجلب الى اقليم أحد الطرفين للصيانة أو لإصلاح طائرة عاملة في خدمات جوية دولية،

ج- الوقود وزيوت التشحيم التي يتم في اقليم أحد الطرفين المتعاقدين لاستخدامها في خدمة جوية دولية لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وحتى عندما تكون هذه التجهيزات للاستخدام في جزء من الرحلة فوق اقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تزود الطائرة منه،

د- تعفى الوثائق الضرورية مثل جداول الرحلات وتذاكر الطيران والوصولات الإعلانية التي تستخدم من قبل أحد الطرفين المتعاقدين متضمنة المواد والمعدات التي تستخدم من قبل شركات الطيران المعينة الأغراض تجارية وتشغيلية في إطار موقع المطار بالإضافة إلى المواد والمعدات التي تخدم نقل الركاب الشحن والتي تستقدم إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر من الرسوم الجمركية والضرائب في اقليم الأخير.

3) يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة، وكذلك المواد والتجهيزات الموجودة على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك لأي من الطرفين المتعاقدين، وفي الحالة توضع هذه المواد تحت رقابة السلطات التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقاً لأنظمة الجمارك.

4) تتوفر الإعفاءات في هذه المادة لمواقف كالآتي أيضا، عند دخول أي تعيين لشركات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع شركات طيران أخرى للاستعارة أو التحويل الى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذكر ذلك في البنود المحددة في الفقرة 1 و 2 لهذه المادة وهكذا تتمتع شركات الطيران الاخرى بالإعفاءات ذاتها لطرف متعاقد آخر.

المادة 11

أجور المستخدمين

يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين فرض و / أو السماح بفرض رسوم عادلة ومعقولة نظير استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى التي تقع تحت إدارته.

ويجب ألا تزيد الرسوم التي تفرض في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين على طائرات مؤسسة ويجب النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لقاء استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى عن تلك المفروضة على طائرات مؤسسة النقل الجوي الوطنية العاملة في خدمات جوية دولية مماثلة.

يبذل كل طرف متعاقد قصارى جهده لضمان إجراء مشاورات بين سلطات أو هيئات فرض الرسوم المختصة في الإقليم ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والمرافق، وأن سلطات أو هيئات فرض الرسوم المختصة مؤسسات النقل الجوي تتبادل المعلومات التي قد تكون ضرورية لجعل المراجعة دقيقة لمدى معقولية الرسوم وفقا للمبادئ المذكورة أعلاه. يجب على كل طرف متعاقد أن يبذل قصارى جهده لضمان قيام سلطات فرض الرسوم المختصة بتزويد المستخدمين بإشعار معقول بأي اقتراح لتغييرات في رسوم المستخدم لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغييرات.

المادة 12

التمثيل التجاري

1) يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن يكون لها تمثيل في اقليم الطرف المتعاقد الآخر. طبقا للقوانين واللوائح التي تتعلق بالدخول والإقامة والتوظيف لدى الطرف المتعاقد الآخر فإنه يحق لمؤسسة (مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفي عمليات وغيرهم من الكوادر المتخصصة اللازمة لتقديم الخدمات الجوية.

2) إن المبادئ المتبادلة تنطبق على النشاطات التجارية. سوف تأخذ نفوذ الكفاءة لكل من الطرفين المتعاقدين الخطوات اللازمة لتأكيد تمثل شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وبإمكانه ممارسة لأطرافهم بأي نظام ممكن.

3) وهب كل من الطرفين المتعاقدين لشركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر الحق التشغيل في بيع النقل الجوي في الاقليم مباشرة، وفي التحفظ لشركات الطيران عن طريق الوكلاء. يحق لشركات الطيران في بيع بمثل وسائل النقل تلك، ويحق لأي شخص بشراء أي من تلك الوسائل، بالمعاملات لذلك الاقليم وبعملات قابلة للتحويل في البلدان الأخرى.

4) يسمح بدخول شركات الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين على اتفاقات التنسيق كترتيبات الرمز المشترك أو اتفاقات التجارية مع شركات طيران لأي من الطرفين المتعاقدين أو شركة طيران من أي دولة أخرى بالنظر الى أن شركات الطيران تتحمل تفويض عمليات التشغيل المناسبة.

المادة 13

تحويل ونقل الدخل

يحق لشركات الطيران تحويل واعادة الدخل الى دولتهم، بحد المقايضة الرسمية، استلام العمليات الحسابية المفرطة تحصل بسبب حافلة نقل الركاب والأمتعة والشحن والبريد هذا النوع من النقل يتأثر على أسس مقايضة الأنظمة الأجنبية. أن كان الدفع بين الطرفين المتعاقدين منظما باتفاق خصص لذلك فعلى ذلك يتم التنفيذ.

المادة 14

التعرفات

1) تحدد التعرفات المتعلقة بتشغيل الخدمات الجوية إلى من / عبر إقليمي الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسات النقل الجوي بمستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل ذات الصلة بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول.

2) التعرفة المحددة في الفقرة 1 يمكن أن تحفظ من قبل شركات الطيران المعينة لدى أحد الطرفين سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر. على الرغم من الذي سبق يحق لكلا المتعاقدين مع الطرفين المتعاقدين التدخل ل:–

أ– منع التعرفات أو الممارسات التمييزية

ب– حماية المستهلكين من الأسعار العالية بشكل مبالغ فيه أو بشكل غير تقليدي بسبب إساءة استغلال وضع يتسم بالهيمنة، و

ج– حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المتدنية بصورة مصطنعة . بسبب الاعانة أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

3) على الرغم من ذلك، يجب أن توفر مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في حال ان طلب منها من قبل سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر المعلومات المتعلقة حول تحديد التعرفات في الشكل أو الطريقة التي تحددها تلك السلطات.

المادة 15

اعتماد جداول التشغيل

1) على مؤسسات النقل الجوي المعينة إعلام سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بطبيعة الخدمة وأنواع الطائرات المستخدمة وجدول مواعيد الرحلات وذلك قبل ثلاثين يوماً على الأقل من بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة طبقا للمادة 3 من هذه الاتفاقية. وتتبع نفس القاعدة في حالة أي تغييرات لاحقة وكذلك بالنسبة لجداول التشغيل الصيفية والشتوية.

2) على سلطات الطيران التي تتسلم جداول التشغيل هذه أن تقوم باعتمادها بشكل عادي أو أن تقترح أي تعديلات عليها. وفي جميع الأحوال فإن على مؤسسات النقل الجوي المعينة عدم بدء خدماتها قبل اعتماد الجداول من قبل سلطات الطيران المعنية. وينطبق هذا الحكم على التعديلات اللاحقة.

المادة 16

أحكام الإحصائيات

على سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تزود عند الطلب سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالإحصائيات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى التي قد تحتاج إليها بصورة معقولة لغرض مراجعة السعة.

المادة 17

المشاورات والتعديلات

1) تحقيقا للتعاون الوثيق والاتفاق على كل الأمور المتعلقة بتطبيق هذه الاتفاقية ، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بتبادل وجهات النظر فيما بينها عند الحاجة.

2) يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذه الاتفاقية أو الجدول . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال 60 يوما من تاريخ تسلّم مثل هذا الطلب. وأي تعديلات لهذه الاتفاقية يتفق عليها نتيجة لهذه المشاورات يجب اعتمادها من قبل كل طرف متعاقد طبقا لإجراءاته الدستورية ، وتصبح سارية المفعول من تاريخ آخر اخطار عبر المذكرات الدبلوماسية يوضح هذا الاعتماد.

3) إذا ما كانت التعديلات تتعلق بالجدول فقط ، فإن المشاورات تجرى ما بين سلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين. وعندما تتفق هذه السلطات على جدول جديد أو معدل فإن التعديلات المتفق عليها تصبح سارية المفعول حالما يتم تأكيدها بتبادل مذكرات دبلوماسية تثبت ذلك.

المادة 18

حماية البيئة

1) تدعم الأطراف المتعاقدة الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران.

2) عند وضع التدابير البيئية، يجب اتباع المعايير البيئية للطيران المعتمدة في الملاحق التنظيمية للطيران المدني الدولي لاتفاقية شيكاغو، إلا في حالة وجود اختلافات.

3) لا يجوز تفسير أي شيء في هذه الاتفاقية على أنه يحد من سلطة السلطات المختصة لدى أحد الطرفين المتعاقدين في اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع أو معالجة الآثار البيئية للنقل الجوي، بشرط أن تكون هذه التدابير متوافقة تمامًا مع حقوقهم والالتزامات بموجب القانون الدولي ويتم تطبيقها دون تمييز على أساس الجنسية.

المادة 19

تسوية الخلافات

1) إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهدهما مبدئيا لإنهائه بالمفاوضات فيما بينهما.

2) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات في غضون 60 يوما وجب عليهما إحالة موضوع الخلاف إلى شخص أو جهة أو بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم للفصل فيه. ويجري تشكيل هيئة التحكيم على النحو التالي:

أ) يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم، فإذا فشل أحد الطرفين المتعاقدين في تعيين المحكم الخاص به خلال 60 يوما، يتم تعيينه من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب الطرف المتعاقد الآخر.

ب) المحكم الثالث يجب أن يكون من مواطني دولة ثالثة، ويتولى رئاسة هيئة التحكيم ويتم تعيينه وفقاً لما يلي:

1) بالاتفاق ما بين الطرفين المتعاقدين، أو

2) إذا لم يتفق الطرفان على تعيينه خلال 60 يوما، يجري تعيينه بواسطة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين.

3) تتخذ هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات. وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

4) ويتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيله في جلسات التحكيم، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فيانه يجرى تحميلها لكلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي.

٥) وفيما يتعلق بكافة الأمور الأخرى فإن على هيئة التحكيم أن تحدد المنهج الذي تتبعه.

المادة 20

إنهاء الاتفاقية

١) لأي من الطرفين المتعاقدين الحق أن يبلغ الطرف الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب أن يتزامن ذلك مع إرسال نسخة من هذا التبليغ إلى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي.

2) فإذا ما تم هذا التبليغ ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء (12) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ إلا إذا جرى سحبه بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة.

3) وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلم التبليغ، فإنه يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي (14) يوما من تاريخ تسلم أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي نسخته من التبليغ.

المادة 21

التسجيل في الايكاو

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات ملحقة لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 22

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ بعد استكمال الاجراءات القانونية الداخلية لدى كل طرف متعاقد، ويقوم كل منهما بإخطار الآخر عن استكماله لهذه الإجراءات من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.

تصبح هذه الاتفاقية ساري المفعول في اليوم الأول من الشهر اللاحق لتاريخ استلام الاخطار الأخير.

وإثباتا لذلك، فان الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذا الاتفاق.

تم تحريره في مدينة الرياض– المملكة العربية السعودية في اليوم 5 من ديسمبر عام 2023م من نسختين أصليتين باللغتين العربية والإنجليزية، ولكل منهما حجيه قانونية متساوية، وفي حالة الاختلاف في تفسير هذه الاتفاقية أو ملحقها يرجح النص الإنجليزي.

عن حكومة دولة الكويت	عن حكومة جمهورية غانا
م عماد فالح الجلوي	تشارلز ايبو كرايكو
مدير عام الطيران المدني بالتكليف	مدير عام الطيران المدني
دولة الكويت	جمهورية غانا

ملحق

جدول الطرق

القسم 1:

– الطريق (الطرق) الذي يجرى تشغيله من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت في كلا الاتجاهين: –

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط المقصد	نقاط فيما وراء
نقاط في دولة الكويت	أي نقاط	نقاط في جمهورية غانا	أي نقاط

القسم ٢:

– الطريق (الطرق) الذي يجرى تشغيله من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية غانا في كلا الاتجاهين:

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط المقصد	نقاط فيما وراء
نقاط في جمهورية غانا	أي نقاط	نقاط في دولة الكويت	أي نقاط

ملاحظة: –

يجوز، بناءً على اختيار مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة، إلغاء النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء على أي أو جميع الرحلات وشريطه بدء وانتهاء هذه الخدمات في النقطة في إقليم الطرف المتعاقد المعين لشركة الطيران.

AIR SERVICE AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE STATE OF KUWAIT
AND
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF GHANA

PREAMBLE

The Government of the State of Kuwait and the Government of the Republic of Ghana (Hereinafter, "the Contracting Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on fair competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7th, 1944;

Have agreed as follows: –

Article 1: Definitions

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless otherwise agreed: –

a) The term "the Convention' means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any amendment thereof which have been ratified by both Contracting Parties; and any Annex or any amendment thereto adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means, the Directorate General of Civil Aviation in the case of the State of Kuwait and in the case of Ghana, the Minister in charge of Civil Aviation or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities or similar functions.

c) The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 5 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;

d) The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

e) The terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

g) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

h) The term "Capacity" means: –