

مرسوم رقم 108 لسنة 2024  
بالموافقة على اتفاقية خدمات جوية  
بين دولة الكويت وحكومة أيسلندا  
وجداول الطرق الملحق بها

- بعد الاطلاع على الدستور،  
- وعلى الأمر الأميري الصادر بتاريخ 2 ذو القعدة 1445 هـ الموافق 10 مايو 2024م،  
- وعلى المرسوم بالقانون رقم 108 لسنة 1976 بإعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية من الضرائب، المعدل بالمرسوم بالقانون رقم 53 لسنة 1979.  
- وعلى المرسوم رقم 101 لسنة 1996 بالموافقة على بروتوكول بشأن النص الرسمي الحماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944)،  
- وعلى المرسوم رقم 104 لسنة 2000 بالموافقة على بروتوكول 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 دولة الكويت وحكومة أيسلندا، والموقعة في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية بتاريخ 2023/12/4 وجدول الطرق الملحق بها، والمرفقة نصوصها لهذا المرسوم.  
مادة ثانية  
على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت  
مشعل الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
أحمد عبد الله الأحمد الصباح

وزير الخارجية  
عبد الله علي عبد الله اليحيا

صدر بقصر السيف في: 25 ذو الحجة 1445هـ  
الموافق: 1 يوليو 2024م

اتفاقية خدمات جوية

بين

دولة الكويت و حكومة أيسلندا

إن دولة الكويت وحكومة أيسلندا المسميتان فيما بعد الطرفين المتعاقدين.

رغبة منهما في تنشيط وتنمية الخدمات الجوية بين دولة الكويت وحكومة أيسلندا وإثراء التعاون الدولي في هذا المجال إلى أقصى حد مستطاع. ورغبة منهما في أن تطبق على هذه الخدمات مبادئ وأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي والاتفاقية الدولية لعبور الخطوط الجوية اللتين عرضتا للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944. قد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

التعاريف

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 بما في ذلك أي ملحق أقر تحت المادة 90 من هذه المعاهدة وأي تعديلات أدخلت على الملحق أو المعاهدة وفقاً للمادتين 90 و 94 طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقدين.

ب) "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأي تعديلات يتم إدخالها على الاتفاقية أو الملحق.

ج) "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لدولة الكويت الإدارة العامة للطيران المدني، وبالنسبة لحكومة أيسلندا وزارة النقل والسياحة والاتصالات، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات حالياً.

د) "مؤسسة نقل جوي معينة" تعني أي مؤسسة نقل جوي يقوم أحد الطرفين المتعاقدين بتعيينها كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية كمؤسسة نقل جوي يحق لها تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقاً للمادة 2 من هذه الاتفاقية.

هـ) إن عبارة "إقليم"، "خدمة جوية"، "خدمة جوية دولية"، و "هبوط لأغراض غير تجارية" لأغراض هذه الاتفاقية، تفسر كلها بالمعاني المحددة لها في المادتين (2) و (96) من المعاهدة.

و) "السعة" تعني:

(1) بالنسبة للطائرة، الحمولة المتوفرة على هذه الطائرة بأجر على طريق ما أو على جزء منه.

(2) بالنسبة لخدمة جوية معينة سعة الطائرة المستخدمة في هذه الخدمة مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها هذه الطائرة خلال فترة معينة على طريق ما أو جزء منه.

ز) "التعرفة" تعني الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع وشروط تطبيق هذه الأسعار، بما في ذلك الأسعار والشروط المتعلقة بالوكالات وغيرها من الخدمات الإضافية باستثناء أي أجور وشروط تتعلق بنقل البريد.

(3) يجوز أن يطلب من مؤسسة أو 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 وفقاً لأحكام المعاهدة.

(4) عند استلام مثل هذا التعيين تمنح سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر التصاريح والأذونات المناسبة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات، شريطة أنه:

(أ) في حالة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة أيسلندا:

I. أن تكون قد تأسست في إقليم عضو المنطقة الاقتصادية الأوروبية بموجب معاهدة مؤسسة الاتحاد الأوروبي أو اتفاقية المنطقة الاقتصادية الأوروبية ويكون لديها ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو القوانين الوطنية المتبناة وفقاً لاتفاقية المنطقة الاقتصادية الأوروبية.

II. أن تكون ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد الدولة العضو في المنطقة الاقتصادية الأوروبية المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي للمؤسسة وأن تكون محتفظة بهذه السيطرة، وأن يتم تحديد سلطات الطيران ذات الصلة بشكل واضح في التعيين.

(ب) في حال مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت:

I. أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم دولة الكويت وأن يكون لديها شهادة تشغيل سارية طبقاً للقانون الكويتي، و

II. أن تمارس دولة الكويت السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي وأن تحتفظ بهذه السيطرة وأن تكون المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي للمؤسسة، وأن يتم تحديد سلطات الطيران بشكل واضح في التعيين، و

(5) عندما يتم تعيين مؤسسة نقل جوي والتصريح لها طبقاً لهذه المادة، فإنه يجوز لها في أي وقت أن تبدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

#### المادة 4

##### الإلغاء والتقييد وفرض الشروط

(1) لكل طرف متعاقد الحق في أن يرفض منح أو أن يلغي تصريحاً بالتشغيل، أو أن يوقف التمتع بممارسة الحقوق التي تمنحها هذه الاتفاقية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو أن يفرض شروطاً على ممارسة هذه الحقوق حسب ما تقتضيه الضرورة وذلك عندما:

(أ) في حال مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة أيسلندا:

I. إن لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم أيسلندا بموجب المعاهدة المؤسسة للاتحاد الأوروبي أو طبقاً للاتفاقية بشأن المنطقة الاقتصادية الأوروبية، أو لم يكن لديها شهادة تشغيل سارية المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو طبقاً للقانون الوطني الذي تم إقراره وفقاً للاتفاقية بشأن المنطقة الاقتصادية الأوروبية، أو

II. إن لم تكن ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي أو المنطقة الاقتصادية الأوروبية المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي للمؤسسة، أو لم تكن محتفظة بهذه السيطرة، أو إن لم تكن سلطات الطيران ذات الصلة

(ح) التكلفة الكاملة تعني تكلفة تقديم خدمة مضاف إليها رسم معقول مقابل النفقات الإدارية.

(ط) "الجدول" يعني جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية أو كما يتم تعديله وفقاً لأحكام الفقرة (3) من المادة 17 من هذه الاتفاقية. ويشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية وكل الإشارات إلى الاتفاقية سوف تشمل الإشارة إلى الجدول ما لم ينص على خلاف ذلك.

(ي) "رسوم الاستخدام" تعني الأجر الذي يطبق على مؤسسات النقل الجوي نظير استخدامها لمرافق أو تسهيلات المطار والملاحة الجوية أو أمن الطيران.

(ك) "المنطقة الاقتصادية الأوروبية" تعني منطقة التجارة الحرة التي أنشأتها الاتفاقية بشأن المنطقة الاقتصادية الأوروبية التي حررت في أوبورتو في 2 مايو 1992، بين الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء به من جانب ودول اتحاد التجارة الحرة الاقتصادي (إفتا) (EFTA) فيما عدا سويسرا من جانب آخر.

(إفتا EFTA) هو اختصار لاتحاد التجارة الحرة الأوروبي والذي تكون فيه أيسلندا دولة عضو.

#### المادة 2

##### منح الحقوق والامتيازات

(1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبله من إنشاء وتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في القسم الخاص بما في الجدول (والمسماة فيما بعد "الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة" على التوالي).

(2) مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد عند تشغيلها خدمة متفق عليها على طريق محدد بالامتيازات التالية: -

(أ) الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر،

(ب) حق التوقف لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور، و

(ج) حق التوقف في الإقليم المذكور على نقطة أو نقاط محددة على تلك الطرق التابعة لجدول الطرق لغرض حمل وإنزال حركة نقل جوي دولي من ركاب وأمتعة وشحن وبرد وأي حقوق أخرى محددة في هذه الاتفاقية.

(3) ليس في الفقرة (1) من هذه المادة ما يمنح مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين امتياز أخذ ركاب وبضائع وبرد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقلهم إلى نقطة أخرى فيه مقابل مكافأة أو أجر.

#### المادة 3

##### التعيين والتصريح

(1) يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابةً إلى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة والحق في سحب تعيين أي مؤسسة نقل جوي أو استبدال مؤسسة نقل جوي أخرى بواحدة تم تعيينها من قبل.

(2) يسري هذا التعيين بموجب إخطار كتابي بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين، ويتم تأكيده بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

## المادة 6

## اعتماد جداول التشغيل

1) على مؤسسات النقل الجوي المعنية 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 طبقاً للمادة 2 من هذه الاتفاقية. ينطبق ذلك أيضاً على أية تغييرات لاحقة وكذلك بالنسبة لجدول التشغيل الصيفي والشتوي.

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 المعنية عدم بدء خدماتها قبل اعتماد الجداول من قبل سلطات الطيران المعنية. وينطبق هذا الحكم على التعديلات اللاحقة.

## المادة 7

## البيانات والإحصائيات

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 التي توفرها مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول على الطرق المحددة طبقاً للمادة 2 من هذه الاتفاقية. ويجب أن تشمل هذه الإحصائيات على كافة البيانات المطلوبة لتوضيح حجم الحركة المنقولة.

## المادة 8

## أنظمة الدخول والخروج

1. تطبق القوانين واللوائح والأنظمة السارية المفعول لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالدخول والخروج من إقليمه بالنسبة للركاب الطواقم والبضائع والبريد المتواجد على متن الطائرة (مثل الأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي) على ركاب طواقم وبضائع وبيد الطائرات التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول.

2. تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين التي تتعلق بالدخول والتواجد والخروج من إقليمه لطائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أو لعمليات الطائرة وملاحتها أثناء تواجدها في نطاق إقليمه، على الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين دون النظر إلى جنسيتها. وتخضع هذه الطائرات أثناء دخولها أو خروجها أو أثناء تواجدها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد لهذه القوانين والأنظمة.

3. تخضع حركة الترانزيت من ركاب وأمتعة وبضائع وبيد العابرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لإجراءات الرقابة المعمول بها من قبل أجهزة الجمارك و/أو الهجرة. وتعفى الأمتعة والشحنات والبريد في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأي رسوم وفرائض وطنية أخرى.

4. لا يجوز لأي من الطرفين منح أفضلية فيما يتعلق بتطبيق أنظمتهم

محددة بشكل واضح في التعيين، أو

III. أن تكون مؤسسة النقل الجوي مصرح لها بالتشغيل سابقاً بموجب اتفاق ثنائي بين دولة الكويت ودولة عضو أخرى في الإتحاد الأوروبي، وتستطيع دولة الكويت أن تبرهن على أن هذه المؤسسة، بممارستها حقوق النقل بموجب هذه الاتفاقية على طريق جوي يتضمن نقطة في هذه الدولة العضو الأخرى في الإتحاد الأوروبي أو دولة عضو في المنطقة الاقتصادية الأوروبية واتحاد التجارة الحرة الأوروبي، قد تكون تتحايل على القيود المفروضة على حقوق النقل بموجب اتفاق ثنائي بين دولة الكويت وتلك الدولة العضو الأخرى، أو

IV. أن يكون لمؤسسة النقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو في الإتحاد الأوروبي أو دولة عضو في المنطقة الاقتصادية الأوروبية ومنطقة التجارة الحرة الأوروبية ولا يوجد اتفاق خدمات جوية ثنائي بين دولة الكويت وهذه الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو دولة عضو في المنطقة الاقتصادية الأوروبية واتحاد التجارة الحرة الأوروبي، والتي تكون قد رفضت أن تمنح حقوق النقل لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل دولة الكويت.

ب) في حال مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل حكومة دولة الكويت: I. إن لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم دولة الكويت أو إن لم يكن التصريح لها قد تم وفقاً للقانون المطبق في الكويت، و II. إن لم تكن ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد دولة الكويت أو لم إن لم تكن محتفظة بمهذ السيطرة،

ج) في حال إخفاق مؤسسة النقل الجوي في الامتثال للقوانين أو اللوائح لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الامتيازات أو من ناحية أخرى تكون قد أخفقت في التشغيل طبقاً للشروط المنصوص عليها بموجب هذه الاتفاقية، وخصوصاً وفقاً لمادتي سلامة الطيران وأمن الطيران، ما لم يكن الإلغاء الفوري أو فرض الشروط ضرورياً لمنع المزيد من الانتهاكات للقوانين أو اللوائح أو لصالح سلامة الطيران لا يتم بممارسة هذا الحق إلا بعد إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر.

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

## المادة 5

## رسوم المطارات والتسهيلات

يجوز لكل طرف متعاقد فرض 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 النقل الجوي المعنية 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.

لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الإقليم، ولهذه السلطات أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقاً لأنظمة الجمارك.

(4) تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية رسوم أو ضرائب أخرى الممتلكات المنقولة الخاصة بمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مثل المعدات المكتبية، القرطاسية، وثائق السفر بما في ذلك تذاكر السفر وبوالص الشحن وكذلك مواد الدعاية والهدايا التي يتم ادخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

#### المادة 11

##### الأحكام المالية

(1) يتعهد كل طرف متعاقد بأن يمنح مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في حرية تحويل فائض عائدات الاستثمار الذي وقع في إقليمه من حصيلة نقل الركاب والأمتعة والشحنات البريدية والبضائع بواسطة مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك بأسعار الصرف الرسمية وفي وقت طلب ذلك. وفي حالة ما إذا كان هناك اتفاق خاص يحكم نظام الدفع بين الطرفين المتعاقدين يطبق ذلك الاتفاق.

(2) تعفى مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين من ضريبة الدخل أو الضرائب المماثلة الأخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالمكاسب والأرباح التي يحققها من تشغيل الخدمات المتفق عليها.

#### المادة 12

##### التمثيل الفني والتجاري

(1) يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن يكون لها تمثيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(2) طبقاً للقوانين واللوائح التي تتعلق بالدخول والإقامة والتوظيف لدى الطرف المتعاقد الآخر فإنه يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية 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.

(3) طبقاً للقوانين واللوائح الوطنية المطبقة لدى كل طرف متعاقد وعلى أساس المعاملة بالمثل وعدم التمييز، يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تمارس مبيعات خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بأي عملة، مباشرة أو من خلال وكلائها، وبحق لأي شخص شراء هذه الخدمات.

(4) في حالة ترشيح وكيل عام أو وكيل مبيعات عام، فإن هذا الوكيل يجب أن يتم تعيينه طبقاً للقوانين والأنظمة ذات الصلة المطبقة لدى كل طرف متعاقد.

(5) يسمح لمؤسسات النقل الجوي لكل طرف بأن تدفع بالعملة المحلية نفقاتها المحلية، بما في ذلك مشتريات الوقود، في إقليم الطرف الآخر. ولمؤسسات النقل الجوي لكل طرف، وفقاً لتقديرها، أن تدفع نفقاتها في إقليم الطرف الآخر بعملة قابلة للتحويل بحرية وفقاً لأنظمة العملة المحلية.

الخاصة بالهجرة والجمارك والحجر الصحي والأنظمة المشابهة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر والتي تقدم خدمات جوية دولية ماثلة.

#### المادة 9

##### تحديد التعريفات

(1) تحدد التعريفات المتعلقة بالخدمات الجوية الدولية والتي يتم تشغيلها إلى/ من / عبر إقليمي الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية على أسس معقولة مع مراعاة جميع العوامل التي تؤثر بهذه التعريفات بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول.

(2) يجب تقديم التعريفات المقررة بموجب الفقرة 1 من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وعلى الرغم مما سبق، لكل طرف متعاقد الحق بالتدخل في:

(أ) منع أي أسعار أو ممارسات تمييزية غير معقولة.

(ب) حماية المستهلكين من أسعار عالية غير معقولة أو تقييدية بسبب إساءة استغلال وضع يتسم بالهيمنة، و

(ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من أسعار متدنية بصورة مصطنعة أو حيثما توجد أدلة على وجود نية للقضاء على المنافسة.

(3) بالرغم مما سبق، تقوم مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، عند الطلب، بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالمعلومات المتعلقة بتحديد التعريفات على النحو والشكل الذي تحدده هذه السلطات.

#### المادة 10

##### الإعفاء من الرسوم الجمركية والفرائض الأخرى

(1) تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية 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) تعفى تجهيزات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة وخزانات الطائرة التي يتم إدخالها إقليم كل طرف متعاقد بواسطة أو نيابة عن مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو تزود بها الطائرة التي تشغيلها هذه المؤسسة (المؤسسات) لغرض استخدامها في تشغيلها لخدمات جوية دولية من كافة الرسوم والفرائض الوطنية بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الأول حتى ولو كانت هذه التجهيزات سوف تستخدم في جزء من رحلتها فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزود الطائرة فيه بهذه التجهيزات ويمكن طلب إبقاء المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف أو رقابة سلطات الجمارك.

(3) يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة وقطع الغيار وخزانات الطائرة وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم الموجودة على متن طائرة تابعة

## المادة 13

## أحكام السعة

(1) يجب أن تتوفر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد لتشغيل الخدمات الجوية فيما بين إقليميهما على أي طريق محدد طبقاً للفقرة (1) من المادة 2 من هذه الاتفاقية.

(2) يجب أن يظل الهدف الرئيسي للخدمات الجوية المتفق عليها التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعنية هو توفير سعة تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة بشكل منطقي لنقل الركاب والبريد والشحنات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة. كما أن حق مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في أخذ أو إنزال حركة نقل دولية في نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر قادمة من أو متجهة إلى بلد ثالث يجب أن يكون وفقاً للمبادئ التي تقضي بأن مثل هذه الحركة هي ذات اعتبار تكميلي، ويجب أن تكون السعة متناسبة مع: -

(أ) احتياجات الحركة بين إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي والنقاط على الطرق المحددة،

(ب) احتياجات الحركة للمناطق التي تعبرها مؤسسة النقل الجوي لتوفير تشغيل اقتصادي للطريق،

(ج) احتياجات عمليات النقل العابرة التي تقوم بها مؤسسة النقل الجوي.

(3) يسمح كل طرف لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد عدد الخدمات الجوية

الدولية التي تقدمها وسعة كل منها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق.

وانسجماً مع هذا الحق، لن يقوم أي من الطرفين منفرداً بتحديد حجم الحركة، أو عدد الرحلات أو مدى انتظامها، أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 14

## 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 لا 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 الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الإجراءات 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، فإنه من المتفق عليه أنه عند تشغيل مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لطائرة تؤدي خدماتها إلى أو من إقليم الطرف

المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد إخضاع الطائرة أثناء تواجدها في إقليمه للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (ويسمى في هذه المادة "تفتيش الساحة" على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير اقلاع الطائرة بشكل غير معقول.

(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،

فإنه انسجماً مع المادة 33 من المعاهدة، للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم تشغيل الطائرة أو تم بموجبها اصدار 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 وفقاً 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 وعدة مرات من التفتيش أو رفض السماح بإجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم إجراؤها، فإن كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً إذا ما استنتج أن هذا الاجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.

(7) يتوقف أي اجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين 2 و 6 من هذه المادة إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الاجراء.

(8) عند قيام ايسلندا بتعيين مؤسسة نقل جوي تكون ممارسة السيطرة التنظيمية عليها والاحتفاظ بمهذ السيطرة بيد دولة عضو أخرى في الإتحاد الأوربي أو دولة عضو في المنطقة الاقتصادية الأوربية واتحاد التجارة الحرة الأوربي، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة سوف تطبق على قدم المساواة فيما يتعلق باعتماد أو ممارسة أو صيانة معايير السلامة من قبل تلك الدولة العضو الأخرى في الإتحاد الأوربي أو دولة عضو في المنطقة الاقتصادية الأوربية واتحاد التجارة الحرة الأوربي وكذلك فيما يتعلق بتصريح التشغيل لتلك المؤسسة.

## المادة 15

## الشهادات والتراخيص

شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها وفقاً للقوانين والأنظمة لدى أحد الطرفين المتعاقدين، بما في ذلك بالنسبة لحكومة ايسلندا وأنظمة الإتحاد الأوربي أو المنطقة الاقتصادية الأوربية واتحاد التجارة الحرة الأوربي، ولم تنته صلاحيتها، فإنه يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض

التابعين له عند مغادرة اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو أثناء التواجد فيه بالالتزام بمراجعة أحكام أمن الطيران المطبقة ذلك الاقليم بما ينسجم مع القانون ساري المفعول في ذلك البلد، بما في ذلك بالنسبة لحكومة ايسلندا، بما ينسجم مع القانون الوطني الذي تم اقراره طبقاً للاتفاقية بشأن المنطقة الاقتصادية الأوروبية 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 بعضها البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تحذف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة، لتقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر.

(6) عندما يتوفر لدى طرف متعاقد إثباتات معقولة يقتنع معها بأن الطرف المتعاقد الآخر لم يلتزم بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الأول أن يطلب عقد مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر. ويجب أن تحذف هذه المشاورات إلى التوصل إلى اتفاق على الإجراءات المناسبة لإزالة الأسباب المباشرة للقلق، وتبني الإجراءات الضرورية لوضع الشروط الأمنية المناسبة في نطاق قواعد الأمن الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.

(7) عند تعرض طائرة لقتل استيلاء غير مشروع أو خلافه من أفعال التدخل غير المشروع، وهبوطها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، فإن على ذلك الطرف المتعاقد اتخاذ الإجراءات التي يراها عملية لاحتجاز هذه الطائرة على الأرض ما لم تكن مغادرتها أمر يستوجب حماية أرواح بشرية. وحيثما يكون ممكناً، يجرى اتخاذ مثل هذه الإجراءات بالتشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 17

### المشاورات والتعديلات

(1) تحقيقاً 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 بغرض تعديل هذه الاتفاقية أو جدول الطرق. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال فترة 60 يوماً من تاريخ استلام هذا الطلب. ويقوم الطرفان المتعاقدان باعتماد أي تعديلات لهذه الاتفاقية يتم التوصل إليها نتيجة هذه المشاورات وفقاً للإجراءات الدستورية لكل منهما وسوف تدخل حيز النفاذ بتاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية الدالة على هذا الاعتماد، ومع ذلك فإنه يمكن الاتفاق على تطبيق التعديل المتفق عليه مؤقتاً من تاريخ الاتفاق عليه.

(3) تعقد المشاورات بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين إذا ما كان التعديل يتعلق بجدول الطرق فقط. عندما تتفق هذه السلطات على جدول طرق جديد أو معدل فإن التعديلات المتفق عليها سوف تدخل حيز النفاذ حالما يتم التأكيد عليها بواسطة تبادل المذكرات الدبلوماسية.

تشغيل الخدمات الجوية التي تتيحها هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقاً للمعاهدة.

## المادة 16

### أمن الطيران

(1) يؤكد الطرفان المتعاقدان تمشياً مع حقوقهما والتزامهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزامهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م، 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، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991م، 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 وطواقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

(3) يتصرف الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقاً للقواعد القياسية لأمن الطيران والتوصيات المطبقة لديهما، والموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليم كل من الطرفين المتعاقدين، أو بالنسبة لحكومة ايسلندا، مشغلي الطائرات الذين تأسسوا في إقليمها بموجب المعاهدة المؤسسة للاتحاد الأوروبي أو اتفاقية المنطقة الاقتصادية الأوروبية، ويكون لديهم ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً للقانون الوطني الذي تم اقراره وفقاً للاتفاقية بشأن المنطقة الاقتصادية الأوروبية، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران هذه. إن أي إشارة في هذه الفقرة إلى أحكام أمن الطيران، تشتمل على أي اختلاف يبلغ عنه الطرف المتعاقد المعني.

(4) على كل طرف متعاقد أن يضمن اتخاذ إجراءات فعالة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأغراض الشخصية التي يحملونها وكذلك تفتيش الأطقم والشحنات (بما فيها الأمتعة المحمولة) ومستودعات الطائرات بشكل مناسب قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات، كما يضمن تعديل هذه الإجراءات لمواجهة تزايد التهديدات ويوافق كل طرف متعاقد على أن يلزم مشغلي الطائرات

## المادة 18

## تسوية الخلافات

- (1) إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية والملحق بها، فعلى الطرفين المتعاقدين أولاً أن يبذلا جهدهما لإنهائه بالمفاوضات فيما بينهما.
- (2) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات في غضون 60 يوماً 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) أن يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم، فإذا فشل أحد الطرفين المتعاقدين في تعيين المحكم الخاص به خلال 60 يوماً، 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 يوماً، 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. ويتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيله في جلسات التحكيم، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فإنه يجري تحميلها لكلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي.
- وفيما يتعلق بكافة الأمور الأخرى فإن على هيئة التحكيم أن تحدد المنهج الذي تتبعه.
- (4) إذا ما أخفق أي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل منهما في الامتثال لقرار صادر بموجب الفقرة (3) من هذه المادة، وطوال إخفاقه في ذلك، يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يقيد أو يحجب أو يلغي أي من الحقوق أو الامتيازات المتعلقة بموضوع الخلاف والتي يفترض منحها بموجب هذه الاتفاقية وذلك إلى أن يتحقق الامتثال.
- (5) لا تخل الآلية بالاستخدام المستمر لعملية التشاور أو بالاستخدام اللاحق للتحكيم، أو بإنهاء بموجب المادة 19.

## المادة 19

## الإنهاء

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. فإذا ما تم هذا التبليغ ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء اثني عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ إلا إذا جرى سحبه بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسليم التبليغ، فإنه يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي أربعة عشر يوماً من تاريخ تسلم أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي نسخته/نسختها من التبليغ.

## المادة 20

## التوافق مع المعاهدة المتعددة الأطراف

إذا ما وقع أحد الطرفين المتعاقدين على معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف ودخلت إلى حيز النفاذ فإن أحكام هذه المعاهدة تكون السائدة ويجب أن تتم أي مشاورات بغرض إنهاء هذه الاتفاقية أو استبداله أو تعديله أو ادخال اضافات عليه من أحكام المعاهدة المتعددة الأطراف طبقاً للفقرة (2) من المادة 18 من هذه الاتفاقية.

## المادة 21

## التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وملحقاتها وجميع التعديلات الملحقه به لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل دولة الكويت.

## المادة 22

## العناوين

إن استخدام العناوين على رأس كل مادة في هذه الاتفاقية هو بغرض سهولة الرجوع إليها ولا تعني بأي حال من الأحوال تعريف أو تحديد أو وصف نطاق أو فحوى هذه الاتفاقية.

## المادة 23

## الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ بعد استكمال الاجراءات القانونية الداخلية من قبل كل طرف متعاقد، ويقوم كل منهما بإخطار الآخر عن استكمال هذه الإجراءات من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية. وتصح هذه الاتفاقية نافذة في اليوم الأول من الشهر اللاحق لتاريخ استلام الإخطار الأخير. وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتهما قد وقعا على هذه الاتفاقية.

تم تحريره في مدينة الرياض في اليوم الرابع من ديسمبر عام 2023، في نسختين أصليتين، باللغات العربية والانجليزية، ولجميع النسخ حجية قانونية متساوية. وفي حالة إذا ما وجد أي اختلاف في تفسير هذه الاتفاقية أو ملحقه يرجح النص الانجليزي.

عن حكومة	عن حكومة
دولة الكويت	دولة الكويت
عماد فالخ الجلولي	م. بتر تورستينسون
مدير عام الطيران المدني بالتكليف	مدير الشؤون الاقتصادية
كبير المفاوضين	

## الملحق

## الجدول

- 1- الطرق التي يجري تشغيلها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل دولة الكويت بكامل حقوق النقل في كلا الاتجاهين: -  
نقاط في الكويت / نقاط متوسطة / نقاط في ايسلندا / نقاط فيما وراء
  - 2- الطرق التي يجري تشغيلها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل حكومة ايسلندا بكامل حقوق النقل في كلا الاتجاهين:  
نقاط في حكومة ايسلندا / نقاط متوسطة / نقاط في الكويت / نقاط فيما وراء
- ملاحظات: -

to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with Article 2 of this Agreement;

e) «Territory», «Air Service», «International Air Service» and »Stop for Non-Traffic Purpose» shall for the purpose of this Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention:

f) «Capacity» means:

(i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or a section of a route.

(ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

g) «Tariff» means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

h) "Full Cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

i) «Schedule» means the route schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (3) of Article 17 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

j) «User Charge» means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property, or facilities.

k) "European Economic Area" means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on 2 May 1992, between the European Community and its Member States on the one hand and the Economic Free Trade Association States with the exclusion of Switzerland on the other hand. EFTA is an abbreviation for the European Free Trade Association of which Iceland is a Member State;

I. يجوز، بناءً على اختيار مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية، إلغاء النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء على أي أو جميع الرحلات.  
II. يجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، على أي أو جميع الرحلات ممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة على أي أو جميع النقاط المتوسطة و/أو النقاط فيما وراء.

## AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE STATE OF KUWAIT AND

### THE GOVERNMENT OF ICELAND

The the State of Kuwait and the Government of Iceland hereinafter called the Contracting Parties.

Desiring to foster the development of Air Services between the State of Kuwait and Government of Iceland and to promote in the greatest possible measure international co-operation in this field.

Desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation and of the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944. Have agreed as follows:

#### Article 1

##### Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the text otherwise requires:

a) «The Convention» means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof so far as these Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties.

b) «Agreement» means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) «Aeronautical Authorities» means in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation, in the case of the Government of Iceland the Ministry of Infrastructure or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

d) «Designated Airline» means any airline that one Contracting Party has designated in writing