مرسوم رقم 109 لسنة 2024

بالموافقة على اتفاقية خدمات جوية بين حكومة دولة الكويت وحكومة مملكة بوتان وجدول الطرق الملحق بها

– بعد الاطلاع على الدستور،

– وعلى الأمر الأميري الصادر بتاريخ 2 ذو القعدة 1445 هـ الموافق 10 مايو،2024،

– 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 الخماسي 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 حكومة دولة الكويت وحكومة مملكة بوتان والموقعة في دولة الكويت في 2024/1/9 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 2024 م

اتفاقية خدمات جوية

بين حكومة دولة الكويت وحكومة مملكة بوتان

الفهرس

الديباجة

المادة 1 – التعاريف

المادة 2 – تطبيق المعاهدة

المادة 3 – منح الحقوق والامتيازات

المادة 4 – التعيين والتصريح

المادة 5 –الإلغاء والتقييد وفرض الشروط

المادة 6 –رسوم الاستخدام

المادة 7 – الإعفاء من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

المادة 8 – الأحكام المالية

المادة 9 – التمثيل الفني والتجاري

المادة 10 –أنظمة الدخول والخروج

المادة 11 – أحكام السعة

المادة 12 –اعتماد جداول التشغيل والفترات الزمنية

المادة 13 – البيانات والإحصائيات

المادة 14 –تحديد التعرفات

المادة 15 – سلامة الطيران

المادة 16 – أمن الطيران

المادة 17 –المشاورات والتعديلات

المادة 18 –تسوية الخلافات

المادة 19 –إنهاء الاتفاقية

المادة 20 –التوافق مع المعاهدات المتعددة الأطراف

المادة 21 –التسجيل

المادة 22 –الدخول حيز النفاذ

الملحق –جدول الطرق

الديباجة

إن حكومة دولة الكويت وحكومة مملكة بوتان المسميتان فيما بعد بالطرفين،

رغبة منهما في تنشيط وتنمية الخدمات الجوية بين دولة الكويت ومملكة بوتان وإنماء التعاون الدولي في هذا المجال إلى أقصى حد مستطاع،

ورغبة منهما في أن تطبق على هذه الخدمات أحكام ومبادئ معاهدة الطيران المدني الدولي والاتفاق الدولي لعبور الخطوط الجوية الدولية اللتين عرضنا للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944م،

ورغبة في ضمان أقصى قدر من السلامة والأمن للخدمات الجوية الدولية وتأكيداً لما يساورهما من القلق العميق بشأن الأعمال أو التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات التي تعرض سلامة الأفراد أو الممتلكات للخطر، وتؤثر سلباً على تشغيل الخدمات الجوية وتقوض ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

قد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

التعاريف

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

أ) سلطات الطيران" تعنى بالنسبة لحكومة دولة الكويت الإدارة العامة للطيران المدني، وبالنسبة لحكومة مملكة بوتان، سلطة الطيران المدني البوتانية، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات حالياً.

ب) الخدمات المتفق عليها تعني الخدمات الجوية المجدولة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب والشحن والبريد وفقاً لأحكام السعة المتفق عليها.

ج) "الاتفاقية تعني هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأي تعديلات عليها.

د) خدمة جوية خدمة جوية دولية"، "هبوط" لأغراض غير تجارية" و"مؤسسة نقل جوي لأغراض هذه الاتفاقية، تفسر كلها بالمعاني المحددة لها في المادة (96) من المعاهدة.

هـ) "النقل الجوي" يعني النقل العام للركاب والشحن والبريد منفردة أو مجتمعة على متن طائرة للربح أو المكافأة.

و) "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 بما في ذلك أي ملحق تم تبنيه وفقاً للمادة (90) من هذه المعاهدة وأي تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة وفقاً للمادتين (90) و (94) طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد تم تبنيها من قبل الطرفين.

ز) مؤسسة نقل جوى معينة" تعني أي مؤسسة نقل جوي يقوم أحد الطرفين بتعيينها كتابة لدى الطرف الآخر طبقاً للمادة (4) من هذه الاتفاقية كمؤسسة النقل الجوي التي يحق لها تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.

ح) جدول الطرق" تعني جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، أو كما يتم تعديله طبقاً لأحكام المادة (17) من هذه الاتفاقية.

ط) تعرفة تعني الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط المطبقة على هذه الأسعار بما في ذلك الأسعار والشروط المتعلقة بالوكالة وغيرها من الخدمات الإضافية باستثناء أي أجور وشروط تتعلق بنقل البريد.

ي "الإقليم" بالنسبة للدولة تفسر بالمعنى المحدد في المادة (2) من المعاهدة.

ك) أجور المستخدمين" يعني الأجر الذي يطبق على مؤسسات النقل الجوي نظير استخدامها لمرافق أو تسهيلات المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران.

المادة 2

تطبيق المعاهدة

تخضع مواد هذه الاتفاقية لأحكام معاهدة شيكاغو بقدر ما هو مطبق من هذه الأحكام على خدمات النقل الجوي الدولي.

المادة 3

منح الحقوق والامتيازات

1) يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق الموضحة في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في جدول الطرق.

2) مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف بالحقوق التالية

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف الآخر بدون هبوط؛

ب. حق التوقف في أراضي الطرف الآخر لأغراض غير تجارية؛

ج. حق التوقف في النقاط على الطرق المحددة ضمن جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية لغرض حمل وإنزال حركة نقل جوي دولي من ركاب وشحن والبريد؛ و

د. الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية.

3) يحق لمؤسسات النقل الجوي لكلا الطرفين، بخلاف المؤسسات المعينة بمقتضى مادة (٤) من هذه الاتفاقية التمتع بالحقوق الموضحة في الفقرات (2) (أ و (2) (ب) من هذه المادة.

4) ليس في هذه المادة ما يخول مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين حق الامتياز الذي يتيح لها أن تأخذ على متن الطائرة في إقليم الطرف الآخر ركاباً وبضائع وبريد مقابل أجر لنقطة أخرى في إقليم الطرف الآخر .

المادة 4

التعيين والتصريح

(1) يحق لكل طرف أن يعين كتابةً إلى الطرف الآخر مؤسسة نقل جوي أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقاً لهذه الاتفاقية وسحب أو استبدال هذا التعيين.

(2) عند استلام هذا التعيين، وطلب مؤسسة النقل الجوي المعينة بالطريقة والإجراء المتبع لتصريح التشغيل والرخصة الفنية، يمنح كل طرف التصريح المناسب بغرض التشغيل بأقل قدر ممكن من التأخير في الإجراءات وذلك لممارسة الحقوق الموضحة في المادة (3) من هذه الاتفاقية، شريطة تحقيق ما يلي:

أ. أن تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة لمؤسسة النقل الجوي للطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي تلك، أو مواطن لهذا الطرف، أو كليهما،

ب. أن يكون المقر الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي في إقليم الطرف المعين لتلك المؤسسة، و

ج. أن تكون الرقابة التنظيمية والفعلية على مؤسسة النقل الجوي تحت سلطة هذا الطرف، وأن تكون تلك المؤسسة حاصلة على شهادة مشغل جوي (ش.م.ج) صالحة يصدرها الطرف المعين لها، و

د. أن يكون الطرف المعين لمؤسسة النقل الجوي مطبقاً للأحكام المحددة في المادة (15) والمادة (16) من هذه الاتفاقية؛ و

هـ. يجب أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤهلة للوفاء بالشروط المفروضة عليها بموجب القوانين والنظم التي تطبق عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي يتلقى التعيين.

(3) عند استلام التفويض بالتشغيل الذي تضمنته الفقرة (2) من هذه المادة يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخطوط المتفق عليها التي من أجلها تم تعيينها ، شريطة تطبيق مؤسسة النقل الجوي للأحكام السارية في هذه الاتفاقية.

المادة 5

الإلغاء والتقييد وفرض الشروط

1) يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف وقف التصاريح المشار إليها في المادة (4) من هذه الاتفاقية الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل

الطرف الآخر وإلغاء تلك التصاريح أو تعليقها أو فرض شروط على هذا التصريح بصورة مؤقتة أو دائمة، في حال

أ. إذا لم تستوفي مؤسسة النقل الجوي أو فشلت في الالتزام بالشرط المنصوص عليه في المادة 4 (2) (أ)(د).

ب. فشل الطرف المعين لتلك المؤسسة بالمحافظة على الرقابة التنظيمية الفعلية على تلك المؤسسة، أو إن لم تمتلك المؤسسة شهادة مشغل جوي صالحة (ش.م.ج) صادرة من قبل ذلك الطرف، أو

ج. في حالة فشل الطرف المعين لمؤسسة النقل الجوي بتطبيق الأحكام الواردة في المادة (15) والمادة (16) من هذه الاتفاقية، أو

د. في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي المعينة الوفاء بالشروط المفروضة بموجب القوانين والنظم التي تطبق عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي يتلقى التعيين.

2) ما لم يكن من الضروري جداً اتخاذ إجراء فوري لمنع الخروج عن القوانين والنظم المشار إليها أعلاه، أو ما لم يتطلب اتخاذ إجراء وفقا لأحكام المواد (15) أو (16) المتعلقة بالسلامة أو الأمن، فإنه لا تمارس الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات بين سلطات الطيران المدني وفقاً للمادة (17) من هذه الاتفاقية.

المادة 6

رسوم الاستخدام

1) لا يفرض أي من الطرفين أو يسمح بفرض أجور المستخدمين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي الخاصة به والتي تشغل خدمات دولية مماثلة المنظمات

2) يشجع كل طرف على عقد مشاورات بشأن رسوم المستخدمين ما بين السلطة المختصة بفرض رسوم الاستخدام، أو مقدم خدمات المطار أو مقدم خدمات الملاحة الجوية، ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم تلك الخدمات والتسهيلات التي تقدمها تلك السلطات أو مقدمي الخدمات، حيثما أمكن عملياً وذلك عبر القائمة بتمثيل مؤسسات النقل الجوي. ويجب توجيه إخطار مدته قبل فترة معقولة لأي مقترحات لتغير رسوم الاستخدام لمستخدمين تلك الخدمات لتمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء التعديلات. وأيضاً يشجع كل من الطرفين سلطات فرض الرسوم المخولة أو مقدمي الخدمة على تبادل المعلومات الخاصة بأجور المستخدمين.

المادة 7

الإعفاء من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

1) تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين 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 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 بواسطة أو نيابة عن مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر أو تزود بها الطائرة التي تشغلها 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 الآخر حتى ولو كانت هذه التجهيزات سوف تستخدم في جزء من رحلاتها فوق إقليم الطرف الذي تتزود 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 أي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الإقليم ، ولهذه السلطات أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقا لأنظمة الجمارك.

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

5) في حالة دخول مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي معينة من قبل احد الطرفين في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي بغرض الاستعانة أو استخدام أي من المواد المحددة في الفقرات (1)، (2) و (3) في هذه المادة، تكون المساعدات المذكورة في هذه المادة متاحة لمؤسسة النقل الجوي تلك.

المادة 8

الأحكام المالية

وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية لدى كل طرف يتعهد كل طرف بمنح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر الحق في حرية تحويل فائض الإيرادات على المصروفات على أساس معدل التحويل المعمول به متضمنة) أية فوائد مكتسبة على الإبداعات يترقب تحويلها من حصيلة نقل الركاب والأمتعة والشحنات البريدية والبضائع بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، وفي حالة ما إذا كان هناك اتفاق خاص يحكم نظام الدفع بين الطرفين يطبق ذلك الاتفاق.

المادة 9

التمثيل الفني والتجاري

1) يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين أن يكون لها تمثيل في اقليم الطرف الآخر.

2) طبقاً للقوانين واللوائح التي تتعلق بالدخول والإقامة والتوظيف لدى الطرفين فإنه يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفي عمليات وغيرهم من الكوادر المتخصصة اللازمة لتقديم الخدمات الجوية.

3) بالرجوع للاستثناء في الفقرة (4) من هذه المادة، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة لكلا الطرفين باستخدام الخدمات والموظفين

العاملين في أي منظمة أو شركة أو مؤسسة طيران أخرى تقوم بالتشغيل في إقليم الطرف الآخر.

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.

5) طبقاً للقوانين واللوائح الوطنية المعمول بها لدى كل طرف يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تمارس مبيعات خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر مباشرة أو من خلال وكلائها، ويحق لأي شخص شراء هذه الخدمات.

المادة 10

أنظمة الدخول والخروج

1) تطبق القوانين واللوائح والأنظمة السارية المفعول لدى كل من الطرفين والمتعلقة بالدخول والخروج من إقليمه بالنسبة للركاب والطواقم والبضائع والبريد على الطائرة (مثل الأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والحجر (الصحي على ركاب وطواقم وبضائع وبريد على طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف الأول.

2) تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعلقة بدخول ، تواجد ، أو خروج الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية في إقليمه ، أو بتشغيل وملاحة تلك الطائرات أثناء تواجدها في نطاق إقليمه، على طائرات كلا الطرفين دون أي تمييز بسبب الجنسية.

المادة 11

أحكام السعة

1) يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لكل مؤسسة نقل جوي معينة لتقديم الخدمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية.

2) يوافق كل طرف على أخذ الإجراءات اللازمة لإزالة جميع أشكال التمييز أو الممارسات التنافسية غير العادلة التي تؤثر سلباً على الوضع التنافسي لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الآخر.

3) تسهيلات النقل الجوي المقدمة لعامة المسافرين يجب أن تكون متصلة باحتياجات العامة لمثل هذا النقل.

4) على كل من الطرفين أن يضع في الاعتبار مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر بحيث لا يخل بلا داع بفرصتها بتقديم الخدمات الجوية المذكورة في هذه الاتفاقية.

5) يجب أن يظل الهدف الأول لتقديم الخدمات المتفق عليها والتي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعينة وفقاً لهذه الاتفاقية هو إتاحة سعة معقولة تفي باحتياجات النقل بين البلدين، الذي تكون فيه مؤسسة النقل الجوي وطنية ودولة الوجهة النهائية للنقل ممارسة الحق في أخذ أو إنزال حركة نقل جوي دولي في نقطة في إقليم الطرف الآخر قادمة من أو متجهة إلى بلدان ثالثة على نقطة أو نقاط في الطرق المحددة الموضحة في هذه الاتفاقية يكون وفقاً للمبادئ العامة لتطوير المنتظم لحركة النقل الجوي التي يتعهد بها الطرفان وتكون خاضعة للمبدأ العام بأن تكون السعة متناسبة مع

أ. احتياجات الحركة الجوية بين بلد المنشأ وبلدان المقصد النهائي للحركة الجوية؛

ب. احتياجات عمليات النقل العابرة التي تقوم بها مؤسسة النقل الجوي؛ و

ج. احتياجات الحركة الجوية في المنطقة التي يمر بها الخط الجوي بعد مراعاة الخطوط الداخلية والخطوط الإقليمية.

6) يجري الترتيب للمشاورات بين الطرفين كلما طلب أي طرف مراجعة السعة المعروضة بموجب هذه الاتفاقية لضمان تطبيق المبادئ الواردة في هذه الاتفاقية لتسيير الخطوط الجوية.

7) يتعين على كل طرف السماح لمؤسسة النقل الجوي المعينة تحديد السعة وعدد الرحلات لحركة النقل الجوي الدولي التي تقدمها وفقاً لاحتياجات السوق التجارية. وبالتوافق مع هذا الحق، لا يجوز لأي من الطرفين تقييد

التشغيل بشكل فردي لمؤسسات النقل الجوي للطرف الآخر إلا وفقاً لشروط هذه الاتفاقية أو ما قد يلزم للجمارك، أو لأسباب تقنية أو تشغيلية أو بيئية، وفقاً للشروط المذكورة في المادة (15) من المعاهدة.

المادة 12

اعتماد جداول التشغيل والفترات الزمنية

1) على مؤسسات النقل الجوي المعينة أن تقدم لسلطات الطيران المختصة لكلا الطرفين وذلك قبل (60) ستين يوماً على الأقل قبل بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة طبقا للمادة (3) من هذه الاتفاقية،

مع تحديد طبيعة الخدمة وأنواع الطائرات المستخدمة وجدول مواعيد الرحلات وأي تعديلات لاحقة.

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

المادة 13

البيانات والإحصائيات

على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين أن تزود سلطات الطيران لدى الطرف الآخر في حال طلبها الإحصائيات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى التي قد تحتاج إليها بصورة معقولة.

المادة 14

تحديد التعرفات

1) على كلا الطرفين السماح لمؤسسة النقل الجوي المعينة بوضع التعرفات للخدمات الجوية بناءً على أسس تجارية للسوق، بما في ذلك تكاليف التشغيل وخصائص الخدمة، ومصالح المستخدمين، والربح المعقول، وأي اعتبارات أخرى للسوق.

2) يجوز لكلا الطرفين طلب إخطار أو تسجيل التعرفات المفروضة للرحلات من وإلى إقليمها لدى سلطات الطيران التابعة لديها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر. وقد يتطلب إبداع هذا الإخطار أو التسجيل قبل البدء بعرض التعرفة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين.

3) دون التميز لقوانين المنافسة وحماية المستهلك المطبقة والسائدة لدى

كل من الطرفين، لا يجوز لأي من الطرفين التصرف بشكل فردي لمنع البدء في أو استمرار تعرفة مقترحة أو مفروضة من قبل مؤسسة نقل جوي معينة لدى الطرف الآخر ذات صلة بالخدمات الجوية الدولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. يكون التدخل كما هو موضح في الفقرة (4) أدناه يكون مقتصراً على:

أ. منع أي أسعار أو ممارسات تمييزية غير معقولة.

ب. حماية المستهلكين من الأسعار العالية بشكل غير معقول أو مقيدة وذلك لإساءة استغلال لوضع مهيمن أو بسبب ممارسات متضافرة بين مؤسسات النقل الجوي.

ج حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المخفضة بصورة اصطناعية.

4) دون التميز لأحكام الفقرة (3) من هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لكلا الطرفين رفض التعرفة المقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر في حال اكتشاف سلطات الطيران أن التعرفة المقترحة من قبل مؤسسات النقل تقع ضمن ما جاء في الفقرة (3) من هذه المادة. في هذه الحالة تقوم سلطة الطيران المعنية بالتالي:

أ. إرسال إخطار استياء لسلطات الطيران التابعة للطرف الآخر ولمؤسسة النقل الجوي المعينة في أقرب فرصة ممكنة، وفي مدة لا تقل عن ثلاثون (30) يوم من تاريخ إرسال الإخطار أو التسجيل للتعرفة.

ب طلب المشاورات وفقاً للإجراءات المتبعة في الفقرة (5) من هذه المادة. إلا في حال اتفاق كل من سلطات الطيران برفض التعرفة المقترحة كتابة، فتعتبر هذه التعرفة في حكم الموافق عليها.

5) يجوز لسلطات الطيران لكل من الطرفين طلب عقد مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر بشأن أية تعرفة تفرض من قبل مؤسسة النقل الجوي للطرف الآخر لخدمات النقل الجوي الدولي من أو إلى إقليم الطرف الأول بما في ذلك التعرفة التي تم تقديم إخطار بعدم الموافقة عليها. تعقد هذه المشاورات بمدة لا تتجاوز (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ استلام الطلب. تتعاون سلطات الطيران لكلا الطرفين في تأمين المعلومات الضرورية لوضع حل معقول للموضوع محل الخلاف عند التوصل لاتفاق على التعرفة التي تم إرسال إخطار بعدم الموافقة عليها، فإن سلطات الطيران لكلا الطرفين تبذل أقصى جهدها لوضع هذا الاتفاق محل النفاذ، وفي حال عدم التوصل لاتفاق متبادل بهذا الشأن تدخل التعرفة حيز النفاذ أو يستمر العمل بها.

المادة 15

سلامة الطيران

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

2) إذا ما اكتشف أحد الطرفين، بعد هذه المشاورات، أن الطرف 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 الأول يقوم بإخطار الطرف الآخر حول ما اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من تلك المعايير ، وعلى الطرف الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف الآخر في اتخاذ هذه الإجراءات خلال خمسة عشر (15) يوماً أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها،

فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الاتفاقية.

على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (16) والمادة (33) من المعاهدة ، فقد تم الاتفاق على أنه عند تواجد طائرة لمؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد الطرفين تقوم بخدمات جوية من أو إلى إقليم الطرف الآخر، أثناء التواجد في داخل إقليم الطرف الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف إخضاع 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 إقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.

4) إذا ما أسفر تفتيش الساحة أو سلسلة من عمليات تفتيش الساحة عن:

أ. قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، أو

ب. قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة ،

هـ) فإن للطرف الذي يجري التفتيش لغرض المادة (33) من المعاهدة، الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم إصدار شهادة أو ترخيص لتلك الطائرة أو لطاقمها أو جعلها سارية المفعول ، ليست مطابقة أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

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

7) كل طرف يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر فوراً إذا ما استنتج أن هذا الإجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي، بناء على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أو سلسلة من عمليات تفتيش الساحة أو رفض السماح بإجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم إجراؤها.

8) يتم وقف أي إجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين بموجب الفقرتين (2) و (6) إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

9) شهادات صلاحية الطيران ، وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف الآخر لغرض تشغيل الطرفين، وما زالت سارية المفعول 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 طبقا للمعاهدة، وبالرغم من ذلك ، يحتفظ كل من الطرفين

بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات لغرض الرحلات فوق اقليمه الممنوحة أو المعترف بها لصالح مواطنيه بواسطة الطرف الآخر أو بأي دولة أخرى.

(10) إذا ما أصدرت سلطات الطيران في طرف ترخيصاً لأي شخص أو مؤسسة (أو مؤسسات) نقل جوي معينة يتضمن الحقوق والشروط المشار إليها في الفقرة (8) من هذه المادة فيما يتعلق بطائرة تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وكانت هذه الحقوق أو الشروط مسجلة لدى منظمة الطيران المدني الدولي ولكنها تسمح بوجود اختلاف عن المعايير المقررة موجب المعاهدة، فإن لسلطات الطيران لدى الطرف الآخر أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف الأول وفقاً لأحكام المادة (17) من هذه الاتفاقية بهدف الوصول إلى اتفاق بأن تلك الحقوق والشروط مقبولة لديهما. وعند الإخفاق في التوصل إلى اتفاق مرضي فإن ذلك سوف يشكل أساساً لإعمال أحكام المادة (5) من هذه الاتفاقية.

المادة 16

أمن الطيران

1) يؤكد الطرفان تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما 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 والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، فإن على الطرفين أن يتصرفا على وجه النصوص وفقا 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 اكتشافها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991 ، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان.

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

3) يعمل الطرفان في علاقاتهما المتبادلة، بما يتفق مع معايير أمن الطيران بقدر ما يتم تطبيقها من قبل الطرفين والممارسات التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي وأسمتها ملاحق للمعاهدة ، تلزم مشغلي الطائرات المسجلة لديهما ، والمشغلين الذين يتخذون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما. وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتقيد بما يتفق مع الأحكام الخاصة بأمن الطيران. يقوم كلا الطرفين بإخطار الطرف الآخر بأية اختلافات بين المعايير والممارسات الوطنية المتعلقة بأمن الطيران وبين معايير أمن الطيران الواردة في المعاهدة. ولأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر بشأن أية اختلافات من هذا القبيل.

4) يتعين على كل طرف ضمان اتخاذ تدابير فعالة داخل أراضيها لحماية الطائرات وتفتيش المسافرين وأمتعتهم والقيام بعملية التحقق المناسبة على الطاقم والشحن (بما في ذلك أمتعة الانتظار) ومستودعات الطائرات قبل وأثناء الصعود أو التحميل و يتم تعديل تلك التدابير اللازمة لمقابلة أي زيادة للخطر. يوافق كل طرف على أن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة قد يتطلب منها مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) والمطلوبة من قبل الطرف الآخر لدخول أو مغادرة أو في حين تواجدها في أراضي الطرف الآخر. يتعين على كل طرف التصرف بشكل إيجابي لأي طلب من الطرف الآخر لعمل تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين

5) عند وقوع حادث أو تهديد بحادث من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو غيرها من الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، فإن على الطرفين 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.

6) يتعين على كل طرف اتخاذ مثل هذه التدابير ، والتي قد تجدها عملية ، لضمان احتجاز طائرة خضعت لفعل الاستيلاء غير المشروع أو غير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع في أراضيها ، إلا إذا اقتضى رحيلها حماية الحياة البشرية. كلما كان ذلك ممكنا ، تتخذ هذه التدابير على أساس المشاورات المتبادلة.

7) حينما تتوافر لأحد الطرفين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة ، أنه يحق للطرف الأول طلب إجراء مشاورات فوريه وتبدأ تلك المشاورات في غضون خمسة عشر (15) يوماً من تلقي مثل ذلك الطلب من أي من الطرفين عدم الوصول إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوما أو أية مدة يتفق عليها من بداية المشاورات يشكل أساساً لعدم منح الترخيص لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها الطرف الآخر أو لإلغائه أو تعليقه أو فرض شروط بشأنه حينما يبرر .

طارئ أو من أجل منع المزيد من حالات عدم الامتثال لأحكام هذه المادة ، فإن للطرف الأول الحق باتخاذ الإجراءات المؤقتة بهذا الشأن في أي وقت. يجب وقف أي إجراء يتخذ وفقاً لهذه الفقرة عند امتثال الطرف الآخر للأحكام الأمنية من هذه المادة.

المادة 17

المشاورات والتعديلات

1) تتشاور سلطات الطيران التابعة للطرفين فيما بينها من أجل تحقيق تعاون أوثق والاتفاق في جميع المسائل المتعلقة بتطبيق هذه الاتفاقية.

2) يجوز لأي طرف أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات مع الطرف الآخر بقصد تعديل هذه الاتفاقية أو جدول الطرق ، على أن تبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوما من تاريخ استلام هذا الطلب. وأي تعديلات لهذه الاتفاقية يتفق عليها نتيجة لهذه المشاورات فيجب

اعتمادها من قبل كل طرف طبقا لإجراءاته الدستورية ،

وتصبح سارية المفعول من تاريخ تبادل المذكرات دبلوماسية التي توضح هذا الاعتماد.

3) إذا ما كانت التعديلات تتعلق بجدول الطرق فقط ، فإن المشاورات تجرى ما بين سلطات الطيران لدى الطرفين. وعندما تتفق هذه السلطات على جدول طرق جديد أو معدل فإن التعديلات المتفق عليها تصبح سارية المفعول حالما يتم تأكيدها في اليوم الذي تتفق عليه سلطات الطيران المدني.

المادة 18

تسوية الخلافات

1) إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، فعلى الطرفين أن يبذلا جهدهما في المقام الأول إلى تسويته عن طريق المفاوضات فيما بينهما.

2) إذا تعذر على الطرفين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات في غضون ستون (30) يوماً وجب عليهما إحالة موضوع الخلاف إلى شخص أو جهة أو بناء على طلب أحد الطرفين إلى هيئة تحكيم للفصل فيه. ويجري تشكيل هيئة التحكيم على النحو التالي:

أ. يقوم كل طرف بترشيح محكم ، فإذا فشل أحد الطرفين بترشيح المحكم الخاص به خلال ستون (30) يوماً ، فسوف يتم ترشيح المحكم من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب الطرف الآخر.

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

1. بالاتفاق ما بين الطرفين ، 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. في حال كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني من نفس جنسية أحد الطرفين، يقوم نائب الرئيس ذو المرتبة الأعلى والذي يستوفي فيه الأهلية ، بتعيين المحكم الثالث.

3) تتخذ هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات. وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين. ويتحمل كل طرف مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيله في جلسات التحكيم ، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فإنه يتحملها كلا الطرفين بالتساوي. وفيما يتعلق بجميع النواحي الأخرى فإن على هيئة التحكيم أن تقوم بتحديد الإجراءات الخاصة بها.

4) تحاول هيئة التحكيم أن تقدم حكما كتابيا خلال (60) يوم بعد الانتهاء من جلسات الاستماع ، أو في حال أن لم تعقد جلسات الاستماع خلال (60) يوم من تقديم الردود.

5) إن قرار هيئة التحكيم يعتبر نهائياً وملزماً لكلا طرفي النزاع.

6) في حال ما لم يمتثل أي من الطرفين للقرار الصادر وفقاً للفقرة (5) من هذه المادة ، فإنه يحق للطرف الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي من الحقوق أو الامتيازات الممنوحة بموجب هذه الاتفاقية.

المادة 19

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين 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 الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي. فإذا ما تم هذا التبليغ ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء اثنى عشر (12) شهرا من تاريخ تسلم الطرف الآخر لهذا التبليغ ، إلا إذا جرى سحبها بالاتفاق بين الطرفين قبل انقضاء هذه المهلة. وفي حالة عدم إقرار الطرف الآخر بتسلم التبليغ ، فإنه يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي اربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي نسخته من التبليغ.

المادة 20

التوافق مع المعاهدات المتعددة الأطراف

في حال دخول معاهدة متعددة الاطراف خاصة بالنقل الجوي حيز النفاذ تخص الطرفين، فإنه يتم تعديل هذه الاتفاقية لتتماشى مع جاء في الاتفاقية المتعددة الاطراف وأي مشاورات بهدف تحديد إلى أي مدى يتم إنهاء هذه الاتفاقية أو تعليقها أو التعديل أو الإضافة عليها وفقا لأحكام المعاهدة المتعددة الأطراف فإنها يجب أن تكون وفقاً للفقرة (2) من المادة (17) من هذه الاتفاقية.

المادة 21

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 22

الدخول حيز النفاذ

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

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر التالي من تاريخ استلام الإخطار الأخير.

وإثباتا لذلك ، فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذه الاتفاقية.

تم تحريره في دولة الكويت في اليوم 9 من يناير عام 2024م من نسختين أصليتين لكل منهما باللغة العربية و دزونغخا والإنجليزية، ولهم حجية قانونية متساوية ، وفي حالة الاختلاف في تفسير هذه الاتفاقية أوملحقها يرجح النص الإنجليزي.

عن حكومة	عن حكومة
دولة الكويت	مملكة بوتان
م. عماد فالح الجلوي	فونتشو توبجاي
مدير عام الطيران المدني	وزير وزارة البنية التحتية
بالتكليف	والمواصلات

الملحق

جدول الطرق

القسم 1 :

الطرق التي يجرى تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت في كلا الاتجاهين:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الكويت	أي نقاط	أي نقاط في بوتان	أي نقاط

القسم 2 :

الطرق التي يجرى تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة بوتان في كلا الاتجاهين:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في بوتان	أي نقاط	أي نقاط في دولة الكويت	أي نقاط

ملاحظات

1) يجوز ، بناء على اختيار مؤسسات النقل الجوي المعينة ، إلغاء النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء على أي أو جميع الرحلات ، شريطة أن تبدأ وتنتهي تلك الخدمات المتفق عليها في نقطة بإقليم الطرف الذي قام بتعيين تلك المؤسسة.

2) يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة لدى أي من الطرفين، أن تمارس حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة على أي النقاط المتوسطة و/أو أي النقاط فيما وراء ، على أي أو جميع الرحلات الجوية.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT AND THE ROYAL GOVERNMENT OF BHUTAN

Table of Contents

Preamble
Article 1 – Definitions
Article 2 – Applicability of the Convention
Article 3 – Granting of Rights and Privileges
Article 4 – Designation and Authorization
Article 5 – Revocation, Limitation and Imposition of Conditions
Article 6 – User Charges
Article 7 – Exemptions from Custom Duties and other Charges
Article 8 – Financial Provisions
Article 9 – Technical and Commercial Representation
Article 10 – Entry and Clearance Regulations
Article 11 – Capacity Provisions
Article 12 – Timetable Submission and Slots
Article 13 – Information and Statistics
Article 14 – Establishment of Tariffs
Article 15 – Aviation Safety
Article 16 – Aviation Security
Article 17 – Consultations and Modifications
Article 18 – Settlement of Disputes
Article 19 – Termination
Article 20 – Conformity with Multilateral Convention
Article 21 – Registration
Article 22 – Entry into Force
ANNEX – Route Schedule

PREAMBLE

The Government of the State of Kuwait and the Royal Government of Bhutan hereinafter called the Parties;

Desiring to foster the development of Air Services between the State of Kuwait and the Royal Government of Bhutan 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,

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.Have agreed as follows: I

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

a) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation, and in the case of the Royal Government of Bhutan, the Bhutan Civil Aviation Authority, or in both cases any other person or agency authorised to perform the functions exercised at present by the said authorities;

b) "Agreed Services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail in accordance with the agreed capacity entitlements;