



Treaty Series No. 60 (1960)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Kuwait
for Air Services between and beyond their
respective territories

Kuwait, May 24, 1960

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
October 1960*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
ONE SHILLING NET

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF KUWAIT FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland being a party to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,⁽¹⁾ and the Government of Kuwait having declared its intention, pending adherence to the said Convention, to give effect to the provisions of that Convention and to the standards, practices and procedures adopted as Annexes thereto, and

Both Governments having agreed that these provisions, standards, practices and procedures shall, as far as is practicable, apply in their present form between the two Governments for the duration of any Air Services Agreement concluded between them, and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:—

ARTICLE I

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:—

- (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 Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Kuwait, the President of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said President or similar functions;
- (c) The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- (d) The term “change of gauge” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- (e) The term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and

⁽¹⁾ “Treaty Series No. 8 (1953)”, Cmd. 8742.

(f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:—

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be

operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:

(a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and

(b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services. This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

ARTICLE 5

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic.

Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:—

- (a) traffic requirements between the country of origin and the country of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:—

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (e) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 10 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 8

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party:—

- (a) the right to transfer to their head offices in the currency of Kuwait or sterling at the official rates of exchange all surplus earnings, whatever the currency in which they were earned, and
- (b) so far as the currency regulations of the first Contracting Party in force at the time will allow, the right to transfer surplus earnings to their head offices in the currency in which they are earned.

ARTICLE 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed service by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 10

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,
 - (a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body;
or
 - (b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

ARTICLE 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice be given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 13

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 14

The present Agreement shall come into force on the date of signature.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement:

Done this Twenty-Fourth day of May, 1960 in duplicate at Kuwait in the English and Arabic languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom.

For the Government of Kuwait.

SCHEDULE

SECTION I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:—

- (1) London–Dusseldorf or Frankfurt or Zurich or Geneva or Rome–Istanbul or Beirut or Damascus or Amman or Cairo–Baghdad or Abadan–Kuwait–Bahrain–Doha–Karachi and points beyond.
- (2) Bahrain–Kuwait.

(NOTE.—The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.)

SECTION II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Kuwait:—

- (1) Kuwait–Abadan or Baghdad–Cairo or Damascus or Beirut or Istanbul–Tripoli (Libya) or Rome or Geneva or Zurich or Frankfurt or Dusseldorf or Hamburg–Nice or Paris–London.
- (2) Kuwait–Dhahran–Doha–Karachi–Bombay.
- (3) Kuwait–Bahrain–Karachi–Bombay.

(NOTE.—The designated airline or airlines of Kuwait may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in Kuwait territory.)

جـ د و ل

الباب (١)

الخطوط التي ستعمل عليها الشركة او الشركات التي تعينها المملكة المتحدة :-

- (١) لندن - دوسلدورف او فرانكفورت او زيوريخ او جنيف او
روما - استانبول او بيروت او دمشق او عمان او القاهرة -
بغداد او عدنان - الكويت - البحرين الدوحة - كراتشي
والنقاط وراء ذلك .
(٢) البحرين - الكويت .

(ملاحظة :- بإمكان الشركة او الشركات التي تعينها المملكة المتحدة ان تحذف - في
اية رحلة او في جميع الرحلات - زيارة اية نقطة من النقاط المذكورة اعلاه بشرط
ان الخدمات المتفق عليها في هذه الخطوط تتدئ في نقطة في اراضي المملكة
المتحدة .)

جـ د و ل

الباب (٢)

الخطوط التي ستعمل عليها الشركة او الشركات التي تعينها الكويت :-

- (١) الكويت - عدنان او بغداد - القاهرة او دمشق او بيروت او
استانبول - طرابلس الغرب (ليبيا) او روما او جنيف او
زيوريخ او فرانكفورت او دوسلدورف او هامبورج - نيس او
باريس - لندن .
(٢) الكويت - الظهران - الدوحة - كراتشي - بمومي
(٣) الكويت - البحرين - كراتشي - بمومي

(ملاحظة :- بإمكان الشركة او الشركات التي تعينها الكويت ان تحذف - في
اية رحلة او في جميع الرحلات - زيارة اية نقطة من النقاط المذكورة اعلاه بشرط
ان الخدمات المتفق عليها على هذه الخطوط - تتدئ في نقطة في الاراضي
الكويتية .)

٢ - في حالة عقد معاهدة عامة بشأن النقل الجوي يتم بين اكثر من فريقين ويكون الفريقان المتعاقدان مرتبطين به ، فان هذه الاتفاقية تصحح لتصح منطقة على احكام تلك المعاهدة .

المادة ١٢

لاى من الفريقين عندما يرغب في انهاء هذه الاتفاقية ان يشعر الفريق الآخر بذلك .
ويبلغ الاشعار الى منظمة الطيران المدني الدولية في آن واحد . واذا اعطي اشعار كهذا فان هذه الاتفاقية تنتهي بعد تسليم الفريق الآخر ذلك الاشعار بعدة اثنى عشر شهرا ، الا اذا سحب ذلك الاشعار بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة . وفي حالة عدم تعريف من الفريق الآخر بوصول الاشعار اليه يفترض عدئذ بأنه تسلمه بعد مرور اربعة عشر يوما من وصوله الى منظمة الطيران المدني الدولية .

المادة ١٣

يجب ان تسجل هذه الاتفاقية ، واى تبادل في المذكرات وفقا للمادة ١١ ، لدى منظمة الطيران المدني الدولية .

المادة ١٤

يبدأ مفعول هذه الاتفاقية اجبارا من تاريخ توقيعها .
اثباتا لذلك وقع على هذه الاتفاقية ممثلا الفريقين المفضين من حكومتهما وقد حرر في الكويت على صورتين باللغة العربية واللغة الانكليزية ولكل من النصين نفس القوة الرسمية ، في اليوم الرابع والعشرين من ابريل سنة ١٩٦٠ .



عن حكومة الكويت



من حكومة المملكة المتحدة

ب - وحسب ما تسمح به أنظمة العملة السارية المعمول لدى الفريق المتعاقد الأول فانه
يُنخس لها الحق بتحويل الإيرادات الفائضة إلى مكاتبها الرئيسية بالعملة التي اكتسبت بها تلك
الإيرادات .

المادة ٩

على سلطات الملاحة الجوية التابعة لاي من الفريقين ان تقدم الى سلطات الملاحة
الجوية التابعة للفريق الآخر لدى الطلب ما يلزمها بصورة معقولة عن البيانات الاحصائية الدورية
لاجل الاطلاع على السعة التي تقدمها خطوط الفريق الاول الجوية المعينة . ويجب ان تشمل
هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتقرير مقدار الشحنات التي تحملها تلك الخطوط الجوية
في الخدمات المتفق عليها مع مصادر تلك الشحنات ووجهتها .

المادة ١٠

١ - اذا نشأ اي خلاف بين الفريقين فيما يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية او بتطبيقها فعلى
الفريقين ان يسعيا جهدهما اولا بأن يسوفاً بالتفاوض فيما بينهما .
٢ - اذا عجز الفريقان عن الوصول الى تسوية بالمفاوضة بينهما .
أ - لهما ان يتفقا على عرض الخالف لتبث فيه هيئة تحكيمية تعين بالاتفاق فيما بينهما
او لبيت فيه اي شخص آخر او هيئة اخرى ، او

ب - اذا لم يتفقا على هذا ، او اذا عجزا ، بعد ان اتفقا بأن يعرضا الخلاف
على هيئة تحكيمية ، عن الاتفاق على تشكيلها ، فلاى من الفريقين ان يعرض الخلاف
لتبث فيه اية محكمة مختصة تنشأ فيما بعد ضمن منظمة الطيران المدني الدولية ، او
ان يعرضه على مجلس المنظمة المذكورة اذا كانت تلك المحكمة غير موجودة .

٣ - يتعهد الفريقان بأن يرضا لاي قرار يتخذ وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة .

٤ - اذا كان احد الفريقين او احد الخطوط الجوية التابعة لاحد الفريقين يعجز عن التقيد
بقرار يتخذ وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة ، وطالما هو يعجز عن ذلك ، فللفريق
الآخر ان يحدد اي حق او ميزة منحها الى الفريق الاول او الى احد الخطوط الجوية
المعينة التابعة له بفضل هذه الاتفاقية ، او ان يمنعها عنه او ان ينقضها .

المادة ١١

١ - اذا حسن لاي من الفريقين ان يعدل ايا من احكام هذه الاتفاقية فان هذا التعديل ،
اذا تم الاتفاق عليه بين الفريقين ، يصح مفعوله ساريا عندما يثبت بتبادل المذكرات .

- ٤ - اذا كان هناك القدر الكافي من المشحونات العابرة بلا تخف .
- ٥ - اذا كانت احكام المادة ٣ من هذه الاتفاقية تسرى على جميع الترتيبات التي تتم بشأن تغيير القياس .

المادة ٧

- ١ - توضع التعريفات بشأن اية خدمة يتفق عليها على اساس معقول ، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بها بما فيه نفقة التشغيل والارباح المنقولة وميزات الخدمة (كقياس السرعة والسعة) وتعريفات الخطوط الجوية الاخرى لاي جزء من الطرق المحددة . وهذه التعريفات تعين بموجب النصوص التالية لهذه المادة .
- ٢ - ان هذه التعريفات المشار اليها في الفقرة ١ من هذه المادة وعبارة الوكالات المتعلقة بها اذا امكن ، يتفق عليها لكل من الخطوط المحددة بين الخطوط الجوية المعنية صاحبة العلاقة ، وبالتشاور مع الخطوط الجوية الاخرى التي تشتغل على ذات الطريق كلها او على جزء منها ، ويتم الاتفاق حيث امكن بواسطة هيئة تحديد الرسوم التابعة لجمعية النقل الجوي . وتكون التعريفات التي يتم الاتفاق عليها خاضعة لموافقة سلطات الملاحة الجوية التابعة لكلا الفريقين .
- ٣ - اذا عجزت الخطوط الجوية المعنية عن الوصول الى اتفاق على اى هذه التعريفات او اذا تعذر الاتفاق على التعريفات لسبب ما وفقاً لاحكام الفقرة (٢) من هذه المادة فان سلطات الملاحة الجوية التابعة للفريقين تحاول تحديد التعريفات بالاتفاق فيما بينها
- ٤ - اذا لم تستطع سلطات الملاحة الجوية الاتفاق على الصادقة على اية تعريفات مقدمة اليها بموجب الفقرة ٢ من هذه المادة او على تعيين اى تعريفات بموجب الفقرة ٢ فان الخلاف يجب تسويته بموجب احكام المادة ١٠ .
- ٥ - لا يسرى مفعول اية تعريفات اذا كانت سلطات الملاحة الجوية التابعة لاي من الفريقين غير راضية بها الا بموجب شروط الفقرة (٣) من المادة ١٠ من هذه الاتفاقية .
- ٦ - بعد انشاء التعريفات بموجب احكام هذه المادة فان هذه التعريفات تبقى سارية المفعول الى حين انشاء تعريفات جديدة بموجب احكام هذه المادة .

المادة ٨

- يمنع كل من الفريقين المتعاطدين للخطوط الجوية التي منها الفريق الآخر :
- ١ - الحق بأن تحول الى مكائنها الرئيسية بعملة الكويت او بالاسترليني بسعر التحويل الرسمي جميع ايراداتها الفائضة مهما كان نوع العملة التي اكتسبت فيها تلك الايرادات .

المادة ٥

- ١ - تعطى الفرصة العادلة والمساوية لخطوط الفريقين الجهة بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المعينة بين اراضيها .
- ٢ - ان الخطوط الجوية لكل فريق ، لدى تشغيلها الخدمات المتفق عليها ، تأخذ بعين الاعتبار مصالح خطوط الفريق الآخر الجوية بحيث لا تمس بغير داع بالخدمات التي يقدمها الفريق الآخر على الطرق نفسها كلياً او جزئياً .
- ٣ - على الخدمات المتفق عليها التي تقدمها خطوط الفريقين المعينة ان تمت بصله وثيقة لمتطلبات العامة من اجل النقل على الطرق المحددة وان تكون فائتها الاولى ان تقدم ، على معدل حمولة معقول ، السعة الكافية ايضاً لمتطلبات الحال المعقول والمتنظرة في نقل ركاب وضياع وبرد بين اراضي الفريق الذي يعين الخط الجوي والبلد الذي تنقل المشحونات اليه . ان توفير شحن الركاب والضياع والبرد في حالتها التشغيل والافراغ في نقاط على الطرق المحددة في اراضي دول غير الدولة التي تعين الخط الجوي يجري وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متعلقة بما يلي :
 - أ - متطلبات الشحن بين الصدر والبلد الذي يشحن اليه .
 - ب - متطلبات الشحن في المنطقة التي يمر الخط الجوي فيها بعد ان يحسب حساب خدمات النقل الجوية الاخرى التي تنشأ خطوط الدول التي تتألف منها تلك المنطقة .
 - ج - متطلبات تشغيل خطوط جوية عابرة .

المادة ٦

- لا يحق لخط معين يخص احد الفريقين ان يغير قياه في نقطة في اراضي الفريق الآخر الا بموجب الشروط الآتية :
- ١ - اذا كان يبرره الاقتصاد في التشغيل .
 - ٢ - اذا كانت الطائرات المستعملة للقطاع الابعد من نهاية الخط في اراضي الفريق المتعاقد السابق هي اصغر من حيث اتسامها من تلك الطائرات المستعملة للقطاع الاقرب .
 - ٣ - اذا شغلت الطائرات الاصغر سعة فيما يتعلق فقط بالطائرات الاكبر سعة وسمح لها ان تفعل ذلك بموجب بيان . على الاولى ان تصل الى نقطة التغيير بغية نقل شحونات محولة من الطائرات الاكبر سعة او اليها ، ويجب تحديد سمعتها مع اشارة اولية الى هذه الغاية .

• بصورة معقولة على تشغيل خدمات جوية تجارية دولية وفقاً لاحكام معاهدة الطيران المدني •

٤ - لكل فريق الحق بأن يرفض تعيين خط او ان يقبل به ، وأن يتمتع من منح ذلك خط الميزات المعينة في الفقرة ٢ من المادة ٢ من هذه الاتفاقية او ان ينتقها ، وله الحق بأن يفرض الشروط التي يراها ضرورية من حيث ممارسة خط ما تلك الميزات في اية حالة لا يقتنع فيها بأن الفريق الذي يعين ذلك الخط او رعاياه لا يملكه ملكية كافية ويشرفون عليه اشرافاً فعالاً •

٥ - في اي وقت بعد العمل بنصوص الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة يجوز للخط الجوي المعين والمرفح. بهذه الطريقة ان يبدأ بمباشرة الخدمات المتفق عليها ، بشرط ان مثل هذه الخدمة لا يمكن ممارستها الا اذا كانت هنالك تعريفة سارية المفعول بشأنها وتفق عليها بموجب المادة ٧ من الاتفاقية الحالية •

٦ - لكل فريق الحق بأن يوقف الخط عن ممارسة الميزات المعينة في الفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية او بأن يفرض الشروط التي يراها ضرورية من حيث ممارسة الخط تلك الميزات في الحالات التي يعجز الخط فيها عن التقيد بقوانين وانظمة الفريق الذي يمنح تلك الامتيازات او يعجز عن التشغيل وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وعلى هذا الشرط يمارس هذا الحق بعد التشاور مع الفريق الآخر ، الا اذا توجب التوقيف أو فرض الشروط منعاً للتتمادى في خرق القوانين والانظمة •

المسادة ٤

فيما يتعلق برسوم الجمارك والتفتيش وغيرها من الرسوم الوطنية المماثلة او الرسوم والتكاليف المحلية ، فإن المحرقات وزيوت التشحيم وقطع الغيار ومعدات الطائرات العادية وسخانات الطائرات التي تدخل الى اراضي احد الفريقين من الفريق الآخر او بالنهاية هه او من خطوطه الجوية المعنية لمجرد استعمالها او استعمال طائراتها تعامل المعاملة الآتية :

أ - تمنى المحرقات وزيوت التشحيم التي تبقى في الطائرات في آخر مطار تنزل اليه قبل مغادرتها الاراضي المذكورة •

ب - تعامل المحرقات وزيوت التشحيم التي لا يشملها البند (أ) وقطع الغيار ومعدات الطائرات العادية وسخانات الطائرات معاملة لا تقل عن تلك التي تعامل بها الموائم المعاملة التي تدخل الى الاراضي المذكورة او التي تحمل في الطائرة في تلك الاراضي من اجل استعمال طائرات خطوط الفريق الاول الوطنية الجوية او تعامل معاملة الخطوط الاجنبية الاكثر رعاية القائمة بخدمات جوية دولية •

وتكون هذه المعاملة بالاضافة الى ما يحتم على كل فريق ان يضعه بموجب المادة ٢٤ من اتفاقية الطيران المدني دون ان تسبب ضرر •

- بغية تشغيل خدمات جوية على الطرق المحددة في ذلك الاشعار .
- د - ان العبارة " تغيير القياس " تعني قيام خط جوى معين بخدمة جوية على مراحل تقطع مرحلة منها في طائرات تختلف بسعتها عن الطائرات التي تستعمل في مرحلة اخرى .
- هـ - ان العبارة " ارض " بالنسبة الى دولة تعني المساحات البرية والمياه الإقليمية اللابئة بها تحت سلطة تلك الدولة او سيادتها او حمايتها او وصايتها .
- و - والعبارة " خدمة جوية دولية " و " خط " و " الجوف لاغراض غير النقل " كلها تنسر بالمعنى المحدد لها في المادة ١٦ من المعاهدة .

المسادة ٢

- ١ - يمنع كل فريق الى الفريق الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بنية انشاء خدمات جوية على الطرق المعمنة في القسم الخاص في الجدول الملحق (وتسمى فيما يلي " الخدمات المتفق عليها " و " الطرق المعمنة ") .
- ٢ - تتمتع الخطوط التي يعمنها كل من الفريقين اثناء قيامها بخدمات يتفق عليها على طريق معينة بالميزات الآتية ، شرط ان تخضع لاحكام هذه الاتفاقية :
- أ - بان تطير عبر اراضي الفريق الآخر دون ان تهبط
- ب - بان تتف في تلك الاراضي لاغراض غير النقل
- ج - بان تتف في تلك الاراضي في النقاط المحددة للطريق في الجدول الملحق بهذه الاتفاقية بغية انراغ او تحميل شحنات دولية من ركاب وضاة وبرد
- ٣ - ليس في الفقرة (٢) من هذه المادة ما يخول خطوط احد الفريقين الجوية نقل ركاب او بضائع او بريد لقا اجرة او اجر من اراضي الفريق الآخر الى نقطة اخرى في تلك الاراضي .

المسادة ٣

- ١ - لكل فريق الحق بان يمين لدى الفريق الآخر بموجب اشعار خطي خطأ جوا او اكر بغية تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المعمنة .
- ٢ - على الفريق الآخر ، لدى تسلمه الاشعار بالتعيين وشرط ان يتقيد باحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة ، ان يمنع الخط او الخطوط المعمنة التفويض اللازم بالتشغيل دونما تأخير .
- ٣ - لسلطات الملاحة الجوية التي تخص احد الفريقين ان تتطلب تأكيدا لقدرة الخط الذي يعمنه الفريق الآخر على الايفاء بالشروط المنصوص عليها في القوانين والانظمة التي يطبقانها عادة

اتفاقية بين حكومة المملكة المتحدة وحكومة الكويت.
لانشاء خدمات جوية بين اراضيها ما ورائهما

ان حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلنده الشمالية ، لكونها فريقا في ميثاق الطيران المدني الدولي الذي عرض للتوقيع عليه في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الاول ١٩٤٤ ، وحكومة الكويت لكونها اعلنت عن نيتها بانها هتد دخولها فريقا في الميثاق المذكور ستنفذ نصوص ذلك الميثاق والمستويات والعمليات والاجراءات الموافقة عليها في ملاحته

ولان كلتا الحكومتين وافقتا على ان هذه النصوص والمستويات والعمليات والاجراءات ستطبق بشكلها الحالي حيثما كان ذلك عليا بين الحكومتين طيلة مدة اى اتفاقية خدمات جوية تعقد بينهما ،

ورغبة منهما في قد اتفاقية تلحق بالميثاق المذكور لافراض انشاء خدمات جوية بين اراضي المملكة المتحدة وحكومة الكويت ما وراهما ،
فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة ١

ان العبارات الواردة في هذه الاتفاقية تفسر كما يلي ، الا اذا اقتضى النص تفسيرا غير ذلك :

أ - ان العبارة " المعاهدة " تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت لموقع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الاول ١٩٤٤ وتشمل كل ملحقات يضم اليها وفقا للمادة ٩٠ من تلك المعاهدة كما يشمل كل تصحيح يدخل على الملحقات او على المعاهدة وفقا للمادتين ٩٠ و ٩٤ منها .

ب - ان العبارة " سلطات الملاحة الجوية " حيث ترد فيما يتعلق بالمملكة المتحدة تعني وزير النقل والطيران المدني و اى شخص او اية هيئة مفوضة بالقيام بأى من الاصل التي يمارسها ذلك الوزير او باصل مماثلة ، وفيما يتعلق بحكومة الكويت فالعبارة تعني رئيس الطيران المدني و اى شخص او اية هيئة مفوضة بالقيام بالاصل التي يمارسها الرئيس المذكور او باصل مماثلة .

ج - ان العبارة " الخط الجوي المعين " تعني الخط الذى يكون قد منه احد الفريقين لهذه الاتفاقية باسعار الفريق الآخر اشعارا خطها وفقا للمادة ٣ من هذه الاتفاقية

Printed in England and published by
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE