الإدارة العامة للطيران المدني
Directorate General Of Civil Aviation

دولة الكويت
State of Kuwait

مجموعة التشريعات والنظم الخاصة بالطيران المدني في دولة الكويت

الإصدار الرابع 2020

إدارة الشئون القانونية

مجموعة التشريعات والنظم الخاصة بالطيران المدني في دولة الكويت - 2020
Civil Aviation Legislation and Regulations in the State of Kuwait - Fourth Edition - 2020

الإدارة العامة للطيران المدني
Directorate General Of Civil Aviation

دولة الكويت
State of Kuwait

الإدارة العامة للطيران المدني
Directorate General Of Civil Aviation

Civil Aviation Legislations and Regulations in the State of Kuwait

Fourth Edition - 2020

Department of Legal Affairs

مجموعة التشريعات والنظم الخاصة بالطيران المدني في دولة الكويت

الإصدار الرابع - 2020

جمع وإعداد

إدارة الشئون القانونية

(قسم الفتوى والدراسات القانونية)

الباب الأول : الإدارة العامة للطيران المدني

الفصل الأول (المجلس الأعلى للطيران المدني)

- مرسوم رقم ١٦٢ لسنة ٢٠١٨ بإلغاء المرسوم رقم ٩١ لسنة ٢٠١٤ في شأن المجلس الأعلى للطيران المدني ١٥

الفصل الثاني (تعيين رئيس الإدارة العامة للطيران المدني)

- مرسوم رقم ٧٤ لسنة ٢٠١٧ بتعيين رئيس الإدارة العامة للطيران المدني ١٩

الفصل الثالث (تبعية الإدارة العامة للطيران المدني)

- قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٩٧٦/٨/١ بشأن اعتبار كافة العاملين في مطار الكويت الدولي تحت اشراف الإدارة العامة للطيران المدني ٢٣
- قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٩٨١/٨/١ بشأن اعتبار متابعة تطبيق قرار مجلس الوزراء الخاص بإشراف الإدارة العامة للطيران المدني على العاملين بمطار الكويت الدولي ٢٤
- قرار مجلس الوزراء رقم (٧٦/٣٢) و(٨١/٤٤) بتاريخ ١٩٨٤/١/٢ ..... ٢٥
- مرسوم رقم ٢٧٢ لسنة ٢٠١٧ في شأن الإشراف على شئون الطيران المدني ٢٦

الباب الثاني : القوانين والتشريعات الخاصة بالإدارة العامة للطيران المدني

الفصل الأول (النقل الجوي)

- مرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ٣١
- مذكرة إيضاحية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ٣٥
- قرار وزاري رقم (٦) لسنة ٢٠١١م بشأن إصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧م في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت ٣٨
- اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ٤٥
- قرار وزاري رقم (٢٥٩) لسنة ٢٠١٤ ..... ٥٠
- قرار وزاري رقم ٢٠٠٢/٦٤ بشأن تعديل المادتين (٤) و(٥) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت الصادرة بموجب القرار الوزاري رقم ١٣ لسنة ١٩٨٧ ..... ٥٢
- قرار وزاري رقم (٢٠) لسنة ٢٠٠٤ بشأن اضافة بعض الأحكام إلى المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ٥٤

- قرار وزاري رقم (٤٣) لسنة ٢٠٠٨ في شأن لجنة الشكاوى والتحكيم ٥٥
- قرار وزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني ٥٦
- قرار رقم (٠٣٤٤١) لسنة ٢٠١٩ بشأن إضافة جدول رقم (٩) كمرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني ٨١
- قرار رقم (٠٦٧٤٧) لسنة ٢٠١٩ بشأن تعديل جدول رقم (٧) المرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني ٨٣

الفصل الثاني (الملاحة الجوية)

- قانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ باصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية ٨٧
- أنظمة الملاحة الجوية المدنية ٨٨
- قانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية ١٣٧
- مذكرة ايضاحية لمشروع قانون في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية ١٤٢

الفصل الثالث (سلامة الطيران)

- مرسوم رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٠ بأنظمة حوادث الطائرات في الكويت ١٥١
- أنظمة حوادث الطائرات في الكويت ١٥٢
- قرار وزاري رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦م بشأن اصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتي ١٥٨
- تعميم رقم (١٠٩ / ٢٠٠٢) بشأن الضوابط العامة لتشغيل رحلات التدريب ورحلات الفحص الفني للطائرات المدنية ١٦٠
- قرار وزاري رقم ١ لسنة ١٩٦٥ (خاص بأنظمة مطار الكويت) ١٦٣
- قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن المناطق الحرة ١٨٨
- مذكرة ايضاحية لمشروع القانون بشأن المناطق الحرة ١٩٣
- قرار وزاري رقم (٦٧) لسنة ٢٠١٤م بشأن تشكيل لجنة استشارية للمناطق الحرة ١٩٨
- قرار مجلس الوزراء رقم ٩٢٠ لسنة ٢٠٠٠ بشأن تحديد مناطق يحظر التواجد أو الاقامة فيها في منطقة مطار الكويت الدولي ٢٠٠
- مرسوم بالقانون رقم (١) لسنة ١٩٨٩ في شأن فرض رسم مغادرة من مطار الكويت الدولي ٢٠٢
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون رقم ١ لنسة ١٩٨٩ في شأن رسم مغادرة من مطار الكويت الدولي ٢٠٤

- قرار وزاري رقم (١٠/ ٨٩) في شأن اضافة رسم المغادرة على قيمة تذكرة السفر ٢٠٦
- قرار مجلس الخدمة المدنية رقم ٢ لسنة ١٩٩٢ بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال ٢٠٨
- قرار رقم ٣١ لسنة ٢٠٠٦ بشأن تعديل قرار مجلس الخدمة المدينة رقم ٢ بلائحة تفقات السفر ومصروفات الانتقال ٢١٢
- قرار وزاري رقم (٨٩/١) لسنة ١٩٩٨ في شأن تفويض رئيس الطيران المدني ومدير عام الطيران المدني بالتوقيع على الغرامات ٢١٣
- قرار وزاري رقم ١٤ لسنة ٢٠٠٠ بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها ٢١٤
- قرار وزاري رقم ٣٦ لسنة ٢٠٠٤م بشأن تعديل المادة ١٧ من القرار الوزاري رقم ١٤ لسنة ٢٠٠٠ ..... ٢٢٣
- نظام امتيازات السفر السنوية للجهات العاملة في مطار الكويت الدولي ٢٢٥
- قرار وزارة رقم (١٠٠) لسنة (٢٠١٤) في شأن فرض رسم عبور الأجواء الكويتية على الطائرات ٢٢٧
- قرار وزاري رقم (٤٢) لسنة ٢٠١٧ بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني ٢٢٩

الباب الثالث : شركات الطيران الوطنية الكويتية

الفصل الأول (الخطوط الجوية الكويتية)

- قانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ٢٤٣
- قانون رقم (٩) لسنة ١٩٦٧ بتعديل مادة من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ٢٤٨
- قانون رقم (٢٥) لسنة ١٩٨٢ بتعديل المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ٢٤٩
- مذكرة إيضاحية لمشروع قانون بتعديل المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ٢٥٠
- مرسوم بالقانون رقم (١١٨) لسنة ١٩٩٢ بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ٢٥١
- مذكرة إيضاحية للمرسوم بالقانون بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية ٢٥٢
- قانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة ٢٥٣

- المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة ٢٥٨
- مرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢ في شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة ٢٦١
- مذكرة إيضاحية للمرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢ في شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة ٢٦٤
- قانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة وتعديل المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة ٢٦٦
- المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة وتعديل المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة ٢٧٠

الفصل الثاني (شركة طيران الجزيرة)

- المرسوم وفقاً لآخر تعديل مرسوم رقم (٨٩) لسنة ٢٠٠٤ بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية باسم شركة طيران الجزيرة (شركة مساهمة كويتية عامة) ٢٧٥
- مرسوم رقم (١٢٢) لسنة ٢٠٠٧ بالموافقة على زيادة رأس مال شركة طيران الجزيرة (شركة مساهمة كويتية) ٣٠٩
- مرسوم رقم ١٧٦ لسنة ٢٠١٢ بالموافقة على زيادة رأس مال شركة طيران الجزيرة (شركة مساهمة كويتية) ٣١٠

الباب الرابع : الاتفاقيات الدولية التي انضمت لها دولة الكويت والخاصة بالطيران المدني

أولاً: اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤)

- اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤) ٣١٥
- ملخص للتعديلات اللاحقة على الاتفاقية (شيكاغو) ٣٤٥

- بروتوكول بشأن ادخال تعديل على معاهدة الطيران المدني الدولي وقع مونتريال في ١٩٨٤/٥/١٠ ..... ٣٤٧
- قانون رقم ١٣ لسنة ١٩٨٦ بالموافقة على بروتوكولي تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني ٣٥١
- مذكرة ايضاحية بشأن بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني ٣٥٢
- مرسوم رقم ١٠١ لسنة ١٩٩٦ بالموافقة على بروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) ٣٥٣
- بروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) مونتريال في ٢٩ سبتمبر ايلول ١٩٩٥ ..... ٣٥٤
- مرسوم رقم ١٠٢ لسنة ١٩٩٦ بالموافقة على بروتوكول بشأن تعديل إتفاقية الطيران المدني الدولي ٣٥٩
- مرسوم رقم ٩٢/١٤ بالموافقة على البروتوكول الخاص باضافة مادة جديدة إلى معاهدة الطيران المدني الدولي ٣٦٢
- بروتوكول بشأن تعديل معاهدة الطيران المدني الدولي وقع في مونتريال في ٦ أكتوبر ١٩٨٠ ..... ٣٦٣
- مرسوم رقم ٩٣/٨٧ بالموافقة على البروتوكول الخاص بتعديل الفقرة (أ) من المادة (٥٠) من الاتفاقية الدولية للطيران المدني (شيكاغو ١٩٤٤) ٣٦٧
- بروتوكول بشأن تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي مونتريال ٢٦ أكتوبر ١٩٩٠م ٣٦٨
- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مدينة مونتريال ٣٧٣
- قانون رقم (٣٠) لسنة ٢٠٠٢ بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المواقعة في مونتريال بتاريخ ١٩٩٩/٥/٢٨م ٣٩٢
- مذكره ايضاحية لمشروع قانون بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة مونتريال بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٩٩ ..... ٣٩٣
- مرسوم أميري لسنة ١٩٦٣م بالتصديق على اتفاقية الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية ... ٣٩٧
- اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية ٣٩٨
- مرسوم بالقانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩م بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات ٤٠١
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات ٤٠٢
- الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات جنيف في ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨ ..... ٤٠٤
- قانون رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٣ بالموافقة على الانضمام لاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدلات الطائرات ٤١٣

- بروتوكول بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة ٤٣٨
- الوثيقة الختامية للمؤتمر الدبلوماسي المنعقد لإقرار اتفاقية بشأن المعدات المنقولة وبروتوكول بشأن معدات الطائرات تحت رعاية المنظمة الدولية للطيران المدني والمنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص في كيب تاون من ١٠/٢٩ إلى ٢٠٠١/١١/١٦ ..... ٤٥٣
- معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ٤٦٣
- مرسوم بالقانون رقم (١٩) لسنة ١٩٧٩م بالموافقة على معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ٤٦٨
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون الخاص بالموافقة على معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ٤٦٩
- معاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ٤٧٢
- مرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ٤٧٨
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون بالموافقة على بروتوكول انضمام الكويت إلى معاهدة قمع افعال العنف غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ٤٧٩
- معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م ٤٨٠
- مرسوم بالقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ٤٨٨
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م ٤٨٩
- مرسوم بالقانون رقم ٧١ لسنة ١٩٨٨ بالموافقة على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ٤٩١
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون بالموافقة على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ٤٩٢
- مرسوم رقم ١٤٤ لسنة ١٩٩٥ بالموافقة على اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ٤٩٩
- مرسوم بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٩م بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية لطرف ثالث على سطح الأرض ٥٢٤

- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية لطرف ثالث على سطح الأرض ٥٢٥
- مرسوم بالقانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٨٨م بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن ٥٢٧
- مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام إلى الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن ... ٥٣٦
- قانون رقم (١٠٢) لسنة ٢٠١٥ بالموافقة على بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ٥٣٩
- المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٨ لسنة ٢٠١٤ بالموافقة على اتفاقية بين بيجن ٢٠١٠ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني وبروتوكول بيجن عام ٢٠١٠ المكمل لإتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ٥٤٧
- اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي حررت في بيجن في ١٠ سبتمبر/ أيلول ٢٠١٠ ..... ٥٥١
- البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ٥٦٠
- قانون رقم (١٠٦) لسنة ٢٠١٥ بالموافقة على انضمام الكويت إلى اتفاقية انشاء الهيئة العربية للطيران المدني ٥٦٧
- المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ١٠٧ لسنة ٢٠١٥ بالموافقة على اتفاقية بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية مصر العربية لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب على الدخل ٥٧٨

الباب الأول:
الإدارة العامة للطيران المدني

الفصل الأول:
المجلس الأعلى للطيران المدني

مرسوم رقم ١٦٢ لسنة ٢٠١٨
بإلغاء المرسوم رقم ٩١ لسنة ٢٠١٤
في شأن المجلس الأعلى للطيران المدني

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت،
- وعلى المرسوم رقم ٩١ لسنة ٢٠١٤ في شأن المجلس الأعلى للطيران المدني،
- وعلى المرسوم رقم ٢٧٢ لسنة ٢٠١٧ في شأن الطيران المدني،
- وبناء على عرض وزير الدولة لشئون الخدمات،
- وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي

مادة أولى

يُلغى المرسوم رقم ٩١ لسنة ٢٠١٤ المشار إليه.

مادة ثانية

على وزير الدولة لشئون الخدمات تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
صباح الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء
جابر مبارك الحمد الصباح

وزير الدولة لشئون الخدمات
د. جنان محسن حسن رمضان

صدر بقصر السيف في: ٢٠ رمضان ١٤٣٩ هـ
الموافق: ٥ يونيو ٢٠١٨م

الفصل الثاني:

تعيين رئيس الإدارة العامة للطيران المدني

مرسوم رقم ٧٤ لسنة ٢٠١٧
بتعيين رئيس الإدارة العامة
للطيران المدني

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٧٩ بتحديد مرتبات رئيس مجلس الوزراء والوزراء،
- وعلى المرسوم رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٧ في شأن الطيران المدني،
- وبناءً على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية،
- وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي
مادة أولى

يُعين/ سلمان صباح السالم الحمود الصباح - رئيساً للإدارة العامة للطيران المدني - بدرجة وزير.

مادة ثانية

على نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية، تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ صدوره، وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
صباح الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء
جابر مبارك الحمد الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء
ووزير الداخلية
الفريق م./ خالد الجراح الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٥ جمادى الآخرة ١٤٣٨هـ
الموافق: ٢٣ مارس ٢٠١٧م

الفصل الثالث:
تبعية الإدارة العامة للطيران المدني

قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٩٧٦/٨/١م

بشأن اعتبار كافة العاملين في مطار الكويت الدولي تحت اشراف الإدارة العامة للطيران المدني

يسر الأمانة العامة لمجلس الوزراء ان تبلغكم ان المجلس بجلسته (٣٢/ ٧٦) المنعقدة بتاريخ ١/ ٨/ ١٩٧٦ قد ناقش تقرير اللجنة المكلفة باعداد دراسة تهدف إلى تحسين الخدمة في المطار المدني. وقد استقر رأي المجلس الموقر بالموافقة على ما يلي:

أولاً: اعتبار كافة العاملين بمختلف أجهزة مطار الكويت الدولى تحت اشراف إدارة الطيران المدني.

ثانياً: الموافقة على كافة التوصيات والقرارات التي وردت في الدراسة المقدمة للمجلس.

ثالثاً: الطلب من كل من وزارة الداخلية – إدارة الطيران المدني –، ووزارة الداخلية – إدارة الجنسية والجوازات والإقامة –، ووزارة المواصلات – إدارة الجمارك والموانيء –، ووزارة الصحة العامة – المحجر الصحي – عقد اجتماع فيما بينها من أجل وضع تنسيق دقيق يهدف إلى تحقيق قرار المجلس ويضعه موضع التنفيذ.

Council of Ministers' Resolution Dated 1/8/1976AD.

About Considering All Staff Working At Kuwait International Airport To Be Under The Supervision of The Directorate General of Civil Aviation

The Secretariat General of the Council Ministers is pleased to inform you that the Council of Ministers in its Session (32/76) held on 1/8/1976 has discussed the report of the Committee commissioned to prepare a study aiming at improving the service at the civil airport. The esteemed Council of Ministers has decided on approving the following:

First: Considering all the staff working in the various bodies of Kuwait International Airport to be under the supervision of Directorate General of Civil Aviation.

Second: Approving all the recommendations and decisions stated in the study presented to the Council of Ministers

Third: Requesting each of the Ministry of Interior, Directorate General of Civil Aviation, Ministry of Interior - Naturalization, Passports and Residency Department, Ministry of Transportation - Customs & Ports Department and Ministry of Public Health - Health Quarantine to hold a meeting amongst themselves in order to set up a careful coordination aiming at realizing the decision of the Council of Ministers and implement same.

Council of Ministers' Resolution Dated 1/8/1981AD.

Subject: Follow-Up on Implementing The Council of Ministers' Resolution Concerning The Supervision of The Directorate General of Civil Aviation On The Personnel Operating At Kuwait International Airport.

We would like to inform you that the Council of Ministers, in its Session No. (44/81) held on 4/10/1981, has perused your letter dated 29/9/81 No. 13656 concerning the follow-up on implementing the Resolution of the Council of Ministers undertaken in its Session No. (32/76) on 1/8/1976 concerning the supervision of the Directorate General of Civil Aviation on the personnel operating at Kuwait International Airport. The Council of Ministers has decided to grant you the authority to implement the above mentioned Council of Ministers' Resolution No. (32/76) so as carry out the communication with the concerned bodies to settle the matter between them.

قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٩٨١/٨/١م

بشأن اعتبار متابعة تطبيق قرار مجلس الوزراء الخاص باشراف الإدارة العامة للطيران المدني على العاملين بمطار الكويت الدولي

نود افادتكم أن مجلس الوزراء بجلسته (٤٤/ ٨١) المنعقدة بتاريخ ٤/ ١٠/ ١٩٨١ قد اطلع على كتابكم المؤرخ ٢٩/ ٩/ ٨١ والمرقم ١٣٦٥٦ . بشأن متابعة تطبيق قرار مجلس الوزراء المتخذ في جلسته رقم (٣٢/ ٧٦) بتاريخ ١/ ٨/ ١٩٧٦ والخاص باشراف الإدارة العامة للطيران المدني على العاملين بمطار الكويت الدولي . وقرر ترك تنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم (٣٢/ ٧٦) المشار إليه أعلاه لكم لإجراء الاتصالات مع الجهات المعنية لتسوية الأمر فيما بينها .

قرار مجلس الوزراء رقم (٣٢/٧٦) و(٤٤/٨١) بتاريخ ١٩٨٤/١/٢

الموضوع : توصيات لجنة تحسين الخدمة في مطار الكويت الدولي

فقد اطلع مجلس الوزراء بجلسته (١/ ٨٤) المنعقدة بتاريخ ٢/ ١/ ١٩٨٤ على توصيات لجنة تحسين الخدمة في مطار الكويت الدولي، وأصدر قراره رقم (ثامنا/ ١٢) بالموافقة على تحديد اختصاصات كل جهة من الجهات العاملة في المطار لتحقيق أكبر قدر من التنسيق المطلوب بينها وخاصصة فيما يتعلق بـ(اصدار تصاريح – استخدامات صالات الاستقبال الخاصة – تغيير النوبة في الجوازات – متابعة البطاقة الصحية) وتطبيق قراري مجلس الوزراء رقمي (٣٢/ ٧٦) و(٤٤/ ٨١) القاضيين بأن تتولى الإدارة العامة للطيران المدني الاشراف على العاملين والأجهزة بمطار الكويت الدولي، واحالة القرار إلى المجلس الأعلى للطيران المدني لتنفيذه.

الأمين العام لمجلس الوزراء

Council of Ministers' Resolution No.: (32/76) & (44/81) Date: 2/1/1984

Subject: The Recommendations of The Committee To Improve The Service At Kuwait International Airport

The Council of Ministers, in its Session No. (1/84) held on 2/1/1984, has perused the recommendations of the Committee To Improve The Services At Kuwait International Airport, and issued its Resolution No. (Eight/12) concerning approving determining the competencies of each body operating at the Airport in order to achieve the highest level of coordination between these bodies, especially in relation to (issuance of permits - uses of the private lounges - changing the duty-shifts at the passports - following-up the health card). And in implementation of the two Resolutions of the Council of Ministers No. (32/76) and (44/81) stipulating that the Directorate General of Civil Aviation shall assume supervising the personnel and equipment at Kuwait International Airport, and also referring the Resolution to the Higher Council of Civil Aviation for implementation.

Secretary General of
The Council of Ministers

مرسوم رقم ٢٧٢ لسنة ٢٠١٧
في شأن الإشراف على شئون الطيران المدني

- بعد الإطلاع على الدستور،
- وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ١١٦ لسنة ١٩٩٢ في شأن التنظيم الإداري وتحديد الاختصاصات والتفويض فيها،
- وعلى المرسوم رقم ٩١ لسنة ٢٠١٤ في شأن المجلس الأعلى للطيران المدني،
- وعلى المرسوم رقم ٤ لسنة ٢٠١٧ في شأن اختصاص وزير الدولة للشئون الاقتصادية،
- وعلى المرسوم رقم ٧٣ لسنة ٢٠١٧ في شأن الطيران المدني،
- وعلى المرسوم رقم ١٥٧ لسنة ٢٠١٧ في شأن الإشراف على شئون الطيران المدني،
- وعلى المرسوم رقم ٢٥٤ لسنة ٢٠١٧ بتشكيل الوزارة،
- وبناءً على عرض رئيس مجلس الوزراء،
- وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي

مادة أولى

يُعهد إلى وزير الدولة لشئون الخدمات الإشراف على شئون الطيران المدني وعلى مطار الكويت الدولي، وتلحق به الإدارة العامة للطيران المدني ويتولى رئاسة المجلس الأعلى للطيران المدني.

مادة ثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ صدوره، ويلغى ما يخالف أحكامه، وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

صباح الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء

جابر مبارك الحمد الصباح

صدر بقصر السيف في: ٨ ربيع الآخر ١٤٣٩هـ

الموافق: ٢٦ ديسمبر ٢٠١٧م

الباب الثاني:
القوانين والتشريعات الخاصة بالإدارة العامة للطيران المدني

الفصل الأول:
النقـــل الجـــوي

مرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧
في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦هـ الموافق ٣ من يوليو سنة ١٩٨٦م، وعلى المادة (٢٠) من الدستور، وعلى القانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٦٩ في شأن تنظيم تراخيص المحلات التجارية، وعلى القانون رقم (٢٠) لسنة ١٩٧٥ بالموافقة على انضمام الكويت إلى معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها لعام ١٩٥٥، وبناءً على عرض وزير الدولة لشؤون الخدمات، وبعد موافقة مجلس الوزراء، اصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة (١)

في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالعبارات التالية المعنى المنصوص عليه أمام كل منها:

١ – الوزير: وزير الدولة لشؤون الخدمات.

٢ – سوق النقل الجوي:

كل نشاط في الكويت يتعلق ببيع تذاكر السفر بالطائرات وقبول واصدار بوالص شحن البضائع جواً وتسويق الرحلات الخاصة والنشاط الخاص بارسال الطرود والرسائل السريعة جواً وتنظيم الرحلات الشاملة.

٣- أشخاص السوق:

جميع شركات الطيران التي تسير رحلات من وإلى مطار الكويت الدولي أو الممثلة في الكويت بوكلاء مبيعات عامين ووكلاء شركات الطيران المعتمدين في الكويت ومكاتب السياحة والسفر وشركات ومكاتب نقل الطرود الصغيرة والرسائل السريعة.

٤ – الرحلات الشاملة:

الرحلات التي تتضمن أسعارها أجور النقل جواً وتكاليف الإقامة الكاملة في الخارج طوال مدة الرحلة وتكاليف الجولات الاستطلاعية في البلدان المزارة.

٥ – المعاهدات الدولية:

المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي والمعروفة باسم معاهدة وارسو لعام ١٩٢٩م والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها الآتية:

- بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥.
- بروتوكول جوادا لاخار لعام ١٩٦١.
- بروتوكولي مونتريال رقمي (١)، (٢) لعام ١٩٧٥.
- وأي بروتوكولات أخرى خاصة بهذه المعاهدة تنضم إليها دولة الكويت مستقبلاً.

مـادة (٢)

لا يجوز لأي شخص ممارسة أي نشاط في سوق النقل الجوي الا بموجب ترخيص صادر عن وزارة التجارة والصناعة، ولا يجوز الجمع بين نشاطي نقل الأشخاص والشحن الجوي في ترخيص أو مكان واحد، وتعتبر موافقة وزارة الإعلام والإدارة العامة للطيران المدني لمزاولة أي من النشاطات شرطاً أساسياً لاصدار هذا الترخيص أو تجديده أو ادخال أي تعديلات عليه.

مـادة (٣)

يجب على الوكلاء العامين لشركات الطيران أو وكلاء المبيعات العامين تقديم نسخ من العقود الموقعة مع شركات الطيران والتي تثبت تفويضهم بالوكالة إلى الإدارة العامة للطيران المدني وذلك بعد تسجيلها لدى وزارة التجارة والصناعة وغرفة تجارة وصناعة الكويت.

مـادة (٤)

لا يجوز إتمام عمليات النقل الجوي إلا بموجب وثائق النقل التي تنص عليها المعاهدة الدولية وذلك بالنسبة لنقل الأشخاص والشحن، وفي حالة التاكسي الجوي ونقل الطرود والرسائل السريعة فتتم عمليات النقل بموجب عقد تكون أسعاره مسجلة لدى الإدارة العامة للطيران المدني.

مـادة (٥)

يجب على جميع أشخاص السوق التأكد من أن تاريخ الحجز المثبت على وثيقة السفر نافذ المفعول والتنبيه على الركاب بضرورة مراجعة مكتب اصدار الوثيقة قبل تاريخ السفر لتأكيد حجزهم، ويجوز لشركات الطيران في حالة عدم تأكيد الحجز في الموعد المحدد إلغاءه تلقائياً.

مـادة (٦)

على جميع شركات الطيران التي تنقل أشخاصاً سوف يتوقفون في مطار الكويت الدولي لمواصلة سفرهم على رحلات أخرى سواء مباشرة أو بعد فترة من الوقت إنهاء كافة إجراءات مواصلة رحلتهم بمجرد هبوطهم من الطائرة وتقديم كافة الخدمات اللازمة لهم ورعايتهم طوال مدة العبور إلى حين مغادرتهم، ولا يجوز بأي حال من الأحوال بقاء هؤلاء الركاب داخل مبنى الركاب لأكثر من المدة التي تحددها الإدارة العامة للطيران المدني.

مـادة (٧)

يجوز لأشخاص السوق تنظيم رحلات شاملة طبقاً للقواعد التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني ويجب الحصول مسبقاً على موافقتها قبل الإعلان عنها.

مـادة (٨)

لا يجوز لأي من اشخاص السوق الإعلان عن أسعار أو رحلات لقطاعات غير مصرح له أو لمن يسوق له بالنقل عليها من أو إلى الكويت.

مـادة (٩)

على جميع شركات الطيران العاملة في الكويت أو وكلاء المبيعات العامين لشركات الطيران غير العاملة في الكويت ومكاتب نقل الطرود والرسائل السريعة، بعد الاتفاق مع مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والحصول على موافقتها، تسجيل الأسعار وأجور النقل وشروطها التي سيجري تطبيقها في السوق لدى الإدارة العامة للطيران المدني لاعتمادها وذلك قبل تاريخ العمل بها بمدة ستين يوماً على الأقل.

مـادة (١٠)

يجري الإعلان عن الأسعار والأجور وشروطها بكافة الوسائل التي تتيح للجمهور التعرف عليها فور الحصول على الموافقة بتطبيقها في سوق الكويت، وتقع مسؤولية الإعلان على الجهة التي قامت بتسجيلها.

مـادة (١١)

تقع مسؤولية الالتزام بتطبيق الأسعار وأجور النقل المعتمدة على كل من المدير الذي يمثل شركة الطيران في الكويت ومالكي مكاتب السفر والسياحة ومديريها المسؤولين.

مـادة (١٢)

مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يمارس من الأفراد المتجولين – خلاف ممثلي المبيعات – أي نشاط يتعلق ببيع أو تسويق تذاكر السفر أو بوالص الشحن.

ويعاقب بنفس العقوبة كل من يسهل له مهمته أو يساعده من موظفي أشخاص السوق ويسري هذا الحظر على ترويج تذاكر السفر الصادرة من خارج الكويت.

مادة (١٣)

١ – يوقع على مكتب السفر والسياحة الذي يقوم بتسجيل حجز وهمي على تذاكر السفر غرامة مالية قدرها خمسمائة دينار كويتي عن كل مخالفة.

٢ – في حالة وصول المسافر إلى المطار في الموعد المناسب تلتزم شركات الطيران بقبوله فإذا لم تنفذ وثيقة النقل الجوي في الموعد والتاريخ المثبت عليها والمؤكد وجب عليها ترحيله إلى مقصده على أول رحلة مغادرة للكويت في هذا التاريخ سواء على رحلاتها أو رحلات شركات طيران أخرى مع تغريمها مبلغ خمسمائة دينار كويتي عن كل مخالفة ما لم تكن هناك ظروف طارئة خارج إرادتها أدت إلى عدم إتمام تشغيل الرحلة.

مادة (١٤)

عند وقوع مخالفة لأحكام المادة السادسة من هذا القانون يتحمل شخص السوق المخالف جميع التكاليف الناتجة عن إيواء الركاب موضوع المخالفة ويلتزم بترحيلهم على أول رحلة مغادرة للكويت إلى مقصدهم النهائي مع تغريمه مبلغ خمسمائة دينار كويتي عن كل رحلة مخالفة.

مادة (١٥)

يوقع على شخص السوق المخالف لقواعد تنظيم الرحلات الشاملة أو لأسعارها أو لشروطها المعتمدة غرامة مالية قدرها خمسة آلاف دينار كويتي وتتكرر الغرامة عن كل مخالفة.

مادة (١٦)

في حالة مخالفة أسعار وأجور النقل الجوي المعتمدة توقع غرامة على كل من مدير شركة الطيران المخالفة ومالك مكتب السفر والسياحة المخالف ومديره المسؤول قدرها خمسمائة دينار كويتي وتتعدد الغرامة بتعدد التذاكر المخالفة.

مادة (١٧)

يكون توقيع الغرامات المنصوص عليها في المواد (١٣)، (١٤)، (١٥)، (١٦) من هذا القانون بقرار من الوزير بناءً على عرض مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني ويجب إعلان المخالفين بالقرارات الصادرة بتوقيع هذه الغرامات بكتاب موصى عليه بعلم وصول.

ويجوز لذوي الشأن الطعن في هذه القرارات أمام المحكمة الكلية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلانهم بها، ويكون حكم المحكمة في الطعن نهائياً.

ولا يخل توقيع هذه الغرامات بتوقيع العقوبات الجزائية المنصوص عليها في قانون الجزاء أو أي قانون آخر.

أحكام عامة

مادة (١٨)

للموظفين الذين يندبهم الوزير بناءً على ترشيح مدير عام الطيران المدني من بين العاملين بالإدارة العامة للطيران المدني حق المراقبة والتفتيش على أشخاص السوق وطلب البيانات والاطلاع على المستندات اللازمة للتأكد من تطبيق أحكام هذا القانون وعلى هؤلاء الموظفين الالتزام بالمحافظة على الأسرار التي يطلعون عليها بحكم وظائفهم.

مادة (١٩)

يلتزم كل شخص من أشخاص السوق أن يقدم للإدارة العامة للطيران المدني تأميناً نقدياً أو خطاب ضمان من أحد المصارف الكويتية قدره خمسة آلاف دينار كويتي ويسري مفعول هذا التأمين لمدة سنة تالية لتاريخ انتهاء مدة الترخيص، ويكون تقديم هذا التأمين شرطاً أساسياً لإصدار الترخيص المنصوص عليه في المادة الثانية من هذا القانون.
ويخصم من هذا التأمين الغرامات المالية الموقعة طبقاً لأحكام هذا القانون وفي هذه الحالة يجب تكملة التأمين إلى القدر المنصوص عليه في الفقرة السابقة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إخطار شخص السوق بإجراء الخصم.

مادة (٢٠)

تشكل الإدارة العامة للطيران المدني لجنة برئاسة مدير عام الطيران المدني أو من يندبه من بين كبار الموظفين المختصين في شؤون النقل الجوي وعضوية كل من :

- مندوب عن وزارة الإعلام.
- مندوب عن وزارة التجارة والصناعة.
- مندوب عن غرفة تجارة وصناعة الكويت.
- مندوب عن اتحاد مكاتب السفر والسياحة الكويتي.
- عضو من إدارة الفتوى والتشريع.

ويصدر بتشكيل اللجنة قرار من الوزير.
وتجتمع اللجنة بدعوة من رئيسها ويكون اجتماعها صحيحاً بحضور أغلبية الأعضاء.

مادة (٢١)

تختص اللجنة المشار إليها في المادة السابقة بما يأتي :

(أ) النظر في الشكاوى المقدمة ضد أشخاص السوق بسبب ما يقع منها أو من تابعيها من مخالفات، وفي حالة ثبوت المخالفة يكون للجنة مجازاة الشخص المخالف بالإنذار أو مصادرة كل أو جزء من التأمين الذي أودعه أو وقف الترخيص لمدة لا تتجاوز ستة أشهر أو إلغائه، وذلك دون الإخلال بإخطار سلطات التحقيق بالواقعة إذا انطوت على جريمة جنائية.

(ب) الفصل بصفتها هيئة تحكيم في المنازعات التي تقوم بين شركات الطيران وبين وكيلها المعتمد في الكويت أو بين المسافرين من جهة وبين أي من أشخاص السوق من جهة أخرى متى كانت المنازعة تتعلق بمزاولة هذه الأشخاص لأعمالها إذا طلب إليها ذلك جميع أطراف النزاع.

ويكون قرار اللجنة بالفصل في النزاع نهائياً، وتصدر اللجنة قراراتها في الحالتين أ، ب بأغلبية أعضائها فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس.

مادة (٢٢)

يصدر الوزير القرارات واللوائح اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون وتشمل على الأخص:

١ – الشروط التي يجب توافرها في مركز مزاولة أشخاص السوق لنشاطهم.

٢ – وسائل الإعلان عن أسعار النقل الجوي.

٣ – تحديد المدة اللازمة لتأكيد الحجز قبل تاريخ السفر.

٤ – قواعد تنظيم الرحلات الشاملة.

٥ – تحديد المهلة اللازمة لأشخاص السوق القائمين بالعمل للتقيد بأحكام هذا القانون.

٦ – تحديد الرسوم المتعلقة بالكشف والتفتيش عند طلب الموافقة على إصدار الترخيص أو تجديده أو نقل مركز مزاولة النشاط إلى عنوان جديد.

مادة (٢٣)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد
رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله السالم الصباح
وزير الدولة لشئون الخدمات
عيسى محمد المزيدي

صدر بقصر السيف في: ٢٧ شوال ١٤٠٧ هـ
الموافق: ٢٣ يونيو ١٩٨٧م

مذكرة إيضاحية
للمرسوم بالقانون رقم (٣١) في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت

وصل الوضع في سوق النقل الجوي في الكويت في الآونة الأخيرة إلى حالة استدعت التحرك السريع لوضع حد للمخالفات المتعددة المنتشرة فيه بسبب عدم وجود التنظيم التشريعي الكافي لردع المخالفين ولم تفلح التعاميم التي أصدرتها الإدارة العامة للطيران المدني وخطابات الإنذار الموجهة إلى العاملين في هذا المجال للفت النظر إلى تجنب الممارسات الخاطئة وتنظيف السوق من هذه المخالفات.

لذلك تم إعداد مرسوم بقانون لملء هذا الفراغ التشريعي، وقد نصت المادة الأولى من هذا القانون على توضيح المقصود من بعض العبارات التي وردت في مواد القانون وهي الوزير وسوق النقل الجوي وأشخاص السوق والرحلات الشاملة والمعاهدة الدولية.

ولأحكام تنظيم السوق نصت المادة الثانية على حظر ممارسة أي نشاط في السوق إلا بموجب ترخيص صادر عن وزارة التجارة والصناعة باعتبارها الجهة ذات الاختصاص في هذا الشأن، ولما كانت الإدارة العامة للطيران المدني هي السلطة المختصة بتنفيذ أحكام المعاهدات الدولية في شؤون النقل الجوي ومراقبة تنفيذ الاتفاقيات الثنائية لتنظيم النقل الجوي ما بين دولة الكويت والدول الأخرى فقد اشترطت هذه المادة موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على إصدار الترخيص أو تجديده أو إدخال أية تعديلات عليه، كما جعل القانون موافقة وزارة الإعلام أيضاً شرطاً أساسياً لمزاولة أي من هذه النشاطات نظراً لأنه يدخل في اختصاصها رعاية الشؤون السياحية.

كما اشترطت المادة الثالثة ضرورة إيداع نسخ من عقود الوكالات المبرمة مع شركات الطيران الأجنبية لدى الإدارة العامة للطيران المدني.

وحماية لشركات الطيران من فقدان التغطية التأمينية وحقها في المطالبة بتطبيق الحد الأقصى للتعويضات التي تنص عليها المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، وفي ذات الوقت للمحافظة على حق الشخص المسافر أو الشاحن في الرجوع على الشركة الناقلة في حالة وقوع الضرر، فقد نصت المادة الرابعة على وجوب إتمام عمليات النقل بموجب الوثائق التي تنص عليها المعاهدة الدولية.

وحماية لحقوق جمهور المسافرين وبعد حصر المخالفات الشائعة في السوق، وأيضاً حماية شركات الطيران من الحجز الوهمي الذي يقوم به الأفراد مما يعرضها للخسارة، فقد نصت المادة الخامسة على حق الشركة في إلغاء الحجز تلقائياً في حالة عدم قيام صاحبه بتأكيد سفره وذلك لإتاحة الفرصة لراكب آخر في السفر.

وتأكيداً لمسؤولية شركات الطيران قبل ركاب الترانزيت الذين يتوقفون في مطار الكويت لفترة من الوقت لمواصلة سفرهم على رحلات أخرى، فقد نصت المادة السادسة على التزام شركات الطيران التي تنقل هؤلاء الركاب بتأمين مواصلة سفرهم على الرحلات الأخرى وتقديم كافة التسهيلات والخدمات اللازمة لهم طوال مدة بقائهم في الكويت، وذلك لما حدث من أن بعض الشركات كانت تترك هؤلاء الركاب في صالة الترانزيت بالمطار دون رعاية لفترة وصلت بعض الأحيان لعدة أيام ولم يكن في حوزة بعضهم المال اللازم لطعامهم أو مصاريف إقامتهم في أحد الفنادق.

وحماية لجمهور المسافرين للسياحة من الغش والتحايل الذين يتعرضون له في حالة سفرهم ضمن جماعات سياحية تكون أسعارها شاملة التكاليف من سفر وإقامة ووجبات وجولات استطلاعية، فقد نصت المادة السابعة على وجوب تنظيم هذه الرحلات طبقاً للقواعد التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني والتي تنظم على الأخص ضرورة التقدم إلى الإدارة بما يثبت حجز أماكن السفر في الذهاب والعودة وأماكن الإقامة في البلاد التي سيزورها المسافرون والحصول على موافقة مسبقة على أسعار الرحلة قبل الإعلان عنها للجمهور وذلك منعاً للمغالاة فيها.

وقد حظرت المادة الثامنة على أي من أشخاص السوق الإعلان عن أسعار رحلات لقطاعات غير مصرح له أو لمن يسوق له بالنقل عليها.

وإرساء لقواعد المنافسة الشريفة وإتاحة الفرصة العادلة والمتكافئة لشركات الطيران في سوق الكويت، فقد نصت المواد ٩ و١٠ و١١ من القانون على ضرورة قيام شركات الطيران بعد الاتفاق مع مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية بتسجيل الأسعار التي سيجري تطبيقها في سوق الكويت لدى الإدارة العامة للطيران المدني لاعتمادها والإعلان عنها بكافة الوسائل للتعرف عليها والالتزام بتطبيقها وحتى لا يكون هناك تحايل على التهرب من مسؤولية تطبيق الأسعار المعتمدة والمعلنة فقد حمل القانون مسؤولية التطبيق على جميع أطراف التسويق وهم شركات الطيران ووكلائهم ومكاتب السياحة والسفر ومالكيها ومديريها المسؤولين.

تضمنت المواد من ١٢ – ١٦ النص على العقوبات الجزائية والغرامات الإدارية التي توقع على المخالفين وتكفل احترام نصوص القانون فنصت المادة ١٢ على حظر كل نشاط يتعلق ببيع أو تسويق تذاكر السفر أو بوالص الشحن من قبل أفراد

متجولين ومعاقبة كل من يخالف هذا الحظر بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة مالية لا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين وذلك مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر، وتواجه هذه العقوبة ظاهرة انتشرت في سوق الكويت وهي قيام أفراد متجولين ببيع تذاكر السفر أو تسويق بوالص الشحن في مقابل عمولات يتقاضونها على مبيعاتهم وهو نشاط يشكل منافسة غير مشروعة لأصحاب مكاتب السفر والسياحة فضلاً عن مزاولته بدون ترخيص وصعوبة مراقبته مما قد يسهل لبعض أشخاص السوق ممارسة مخالفاتهم عن طريق هؤلاء الأفراد.

ونصت المادة ١٣ على توقيع غرامات مالية في حالة تسجيل حجز وهمي أو في حالة عدم إتمام عملية النقل في الموعد المحدد المؤكد، كما نصت المادة ١٤ على توقيع غرامة مالية في حالة مخالفة أحكام المادة السادسة من القانون في شأن تقديم التسهيلات لركاب الترانزيت، أما المادة ١٥ فقد حددت الغرامة المالية التي توقع عند مخالفة قواعد تنظيم الرحلات الشاملة أو أسعارها أو شروطها المعتمدة، والغرامة التي نصت عليها المادة ١٦ فهي توقع في حالة مخالفة أسعار أو أجور النقل الجوي المعتمدة.

ولما كانت الغرامات المنصوص عليها في المواد ١٣، ١٤، ١٥، ١٦ لا تحمل طابع العقوبات الجزائية وإنما هي غرامات مالية توقعها الإدارة بموجب قرارات إدارية، فقد نصت المادة ١٧ على أن يكون توقيع هذه الغرامات بقرار من الوزير المختص بناءً على عرض مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني مع تنظيم طريق الطعن في هذا القرار أمام القضاء على أن يكون الحكم الصادر في الطعن نهائياً وألا يخل توقع هذه الغرامات بتوقيع العقوبات الجزائية المنصوص عليها في قانون الجزاء أو أي قانون آخر.

وتمكيناً للموظفين الرسميين التابعين للإدارة العامة للطيران المدني من مراقبة تنفيذ أحكام هذا القانون، فقد نصت المادة ١٨ على حق الموظفين الذين يندبهم الوزير بناءً على ترشيح مدير عام الطيران المدني من بين العاملين بالإدارة العامة للطيران المدني في المراقبة والتفتيش على أشخاص السوق وطلب البيانات والاطلاع على المستندات اللازمة للتأكد من تطبيق أحكام هذا القانون مع التزام هؤلاء الموظفين بالمحافظة على سرية ما يطلعون عليه من معلومات.

وحتى يتوفر القدر الكافي من الجدية لدى من يزاولون نشاطهم في السوق ولسهولة تحصيل الغرامات التي توقع على أشخاص السوق طبقاً لأحكام هذا القانون نصت المادة ١٩ على التزام كل شخص من أشخاص السوق بتقديم تأمين قدره خمسة آلاف دينار كويتي وذلك كشرط أساسي لإصدار الترخيص المنصوص عليه في المادة الثانية من القانون.

ونظراً لطبيعة النشاط الذي يزاوله أشخاص السوق فقد نصت المادة ٢٠ على تشكيل لجنة من ممثلي الجهات المعنية وحددت المادة ٢١ اختصاصات هذه اللجنة بالنظر في الشكاوى المقدمة ضد أشخاص السوق وتحديد الجزاءات التي للجنة توقيعها على الشخص المخالف، وكذلك قيام اللجنة – كهيئة تحكيم – بالفصل في المنازعات التي تقع بين شركة طيران وبين وكيلها المعتمد في الكويت وبين المسافرين من جهة، وبين أي من أشخاص السوق من جهة أخرى، وذلك إذا اتفق أطراف النزاع على عرضه على اللجنة على أن يكون قرار اللجنة في هذه الحالة نهائياً.

ولما كانت نصوص عديدة في هذا القانون تستلزم وضع قواعد تفصيلية لتنفيذها كلما دعت الحاجة إلى ذلك مع توفير قدر من المرونة لهذه التنظيمات، فقد نصت المادة ٢٢ على تفويض الوزير المختص في إصدار القرارات واللوائح اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون وعلى الأخص الأمور المنصوص عليها في هذه المادة.

الإدارة العامة للطيران المدني

قرار وزاري رقم (٦) لسنة ٢٠١١م
بشأن إصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧م
في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت

بعد الاطلاع على ...

المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧، الصادر بتاريخ ٢٣ يونيو ١٩٨٧م في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت، المرسم الصادر بتاريخ ٧ يناير ١٩٧٩م في شأن وزارة المواصلات والإشراف على الطيران المدني، والمرسوم رقم (٩٠/١٠٨) الصادر ١٦ يوليو ١٩٩٠م بشأن إضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات، وعلى قرار وزير الدولة لشؤون الخدمات رقم (١٣) لسنة ١٩٨٧ بإصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت، القرار الوزاري رقم (٦٤) لسنة ٢٠٠٢م الصادر في ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٢م الخاص بتعديل المادتين رقم (٤) و(٥) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧م في شأن تنظيم سوق النقل الجوي، القرار الوزاري رقم (٢٠) لسنة ٢٠٠٤م الصادر في ٦ أبريل ٢٠٠٤م بشأن إضافة بعض الأحكام على المادة رقم (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧م في شأن تنظيم سوق النقل الجوي، وبناءً على عرض رئيس الطيران المدني،

تقرر إصدار التالي:

الجزء الأول - المصطلحات:

يُقصد بالعبارات التالية المعنى المنصوص عليه أدنى كل منها:

الإدارة:

الإدارة العامة للطيران المدني

منظمة الطيران المدني الدولي منظمة «الإيكاو - ICAO)

هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أنشئت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤ للنهوض بقطاعات الطيران المدني في جميع دول العالم، وتضع القواعد القياسية والأنظمة الدولية الضرورية للنقل الجوي يتصف بالأمان والانتظام والكفاءة والاقتصاد، وتعمل كأداة لإرساء التعاون في جميع مجالات الطيران المدني فيما بين دولها المتعاقدة.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي «الأياتا - IATA)

هي منظمة عالمية غير حكومية لمعظم شركات الطيران المنتظمة، تأسست في عام ١٩٤٥ للنهوض بقطاع النقل الجوي على نحو سليم ومنظم واقتصادي وتقديم جميع وسائل التعاون بين مؤسسات النقل الجوي والتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي «الإيكاو» والمنظمات الدولية الأخرى والاتحادات الإقليمية لشركات الطيران.

الوكيل العام للناقل الجوي «General Sales Agent- GSA»

هو أي شخص طبيعي أو شخص معنوي يختاره الناقل الجوي لتمثيله وتفويضه بشكل عام للقيام ببيع وتسوق خدمات الناقل الجوي في سوق محلي أو منطقة أو بلد محدد. ويمكن لأي ناقل جوي اختيار ناقل جوي آخر للقيام بهذا الدور.

أنظمة الحجز الآلي الـ «Global Distribution Systems -GDS»

هي أنظمة الحاسوب «الكومبيوتر» التي تحوي معلومات عن جداول رحلات شركات الطيران، الأماكن المتاحة للبيع على

رحلات شركات الطيران، أسعار السفر بالجو وخدمات أخرى ذات الصلة، والتي يمكن من خلالها تمكين المشتركين في هذه الأنظمة من القيام بحجز وإصدار تذاكر السفر متضمنة تقديم الخدمات السياحية الأخرى مثل حجز الفنادق وإيجار السيارات.

خطة المحاسبة والتسويات البنكية لمكاتب السفر والسياحة: "Billing and settlement Plan-BSP"

خطة المحاسبة والتسويات البنكية التي تؤمن المعالجة الآلية للحسابات فيما بين شركات الطيران ووكلاء سفر الركاب التابعين لها.

خطة المحاسبة والتسويات البنكية لمكاتب الشحن: "Cargo Account settlement System-CASS"

نظام تسوية حسابات نقل البضائع عن طريق الشحن الجوي الذي يؤمن المعالجة الآلية للحسابات فيما بين شركات الطيران ووكلاء الشحن التابعين لها.

الجزء الثاني - التراخيص:

مادة (١) : منح التصريح

تمنح الإدارة العامة للطيران المدني موافقتها على مزاولة أي نشاط في سوق النقل الجوي في دولة الكويت، وذلك لكل من : الناقل الجوي – الوكيل العام للناقل الجوي – مكتب السفر والسياحة – مكتب الشحن الجوي – مكتب نقل الطرود والطرود الصغيرة والرسائل السريعة – شركة أنظمة الحجز الآلي، قبل إصدار الترخيص اللازم لذلك من قبل وزارة التجارة والصناعة وبعد استيفاء جميع المتطلبات التالية بالإضافة إلى ما جاء في المواد (٢، ٣، ٤، ٥) من هذه اللائحة وحسب النشاط المطلوب ترخيصه :

١ – اسم صاحب الطلب وجنسيته ونموذج عن توقيعه ونسخة من بطاقته المدنية.
٢ – عقد إيجار لمقر مزاولة النشاط.
٣ – أرقام الهواتف والفاكسميلي والبريد الإلكتروني.
٤ – تحديد نوع النشاط.
٥ – عقد تأسيس الشركة وخطاب معتمد باسم المفوض عنها ونموذج معتمد عن توقيعه.
٦ – خطاب ضمان بمبلغ وقدره «٥٠٠٠ دينار كويتي» من أحد المصارف المحلية، ساري المفعول لمدة سنة تالية لتاريخ انتهاء مدة الترخيص أو تأميناً نقدياً بنفس القيمة يورد لصالح الإدارة العامة للطيران المدني.

مادة (٢) : مكان مزاولة النشاط

١– أن يكون في مبنى مرخص لمزاولة الأنشطة التجارية، وأن لا تقل مساحة مكتب السفر والسياحة ومكتب الناقلين الجويين ومكتب وكلائهم العموميين ومكتب شركات أنظمة الحجز الآلي عن «٣٢ متراً مربعاً»، ومساحة مكتب الشحن الجوي ومكتب نقل الطرود والطرود الصغيرة والرسائل السريعة عن «٤٠ متراً مربعاً» على أن تكون جميع المكاتب، عدا مكتب الشحن ومكتب نقل الطرود والطرود الصغيرة والرسائل السريعة، على مستوى واحد أو أكثر وبواجهة زجاجية في الدور الأرضي والميزانين، وأن يكون المدخل زجاجياً في الأدوار العليا.
٢– أن يكون مكتب الشحن الجوي ومكتب نقل الطرود والطرود الصغيرة والرسائل السريعة في الدور الأرضي فقط.
٣– أن لا تقل مساحة مكتب السفر والسياحة عن «٤ أمتاراً مربعة» ومكتب الشحن الجوي أو مكتب نقل الطرود والطرود الصغيرة والرسائل السريعة عن «١٠ امتاراً مربعة» في مبنى الركاب بمطار الكويت الدولي أو أحد المرافق التابعة للشحن في مطار الكويت الدولي.

٤- أن تكون تجهيزات المكتب لمزاولة النشاط متناسبة مع نوع النشاط بما في ذلك وسائل الاتصال المناسبة.
٥- أن يقتصر عمل المكتب على مزاولة النشاط المرخص له فقط.

مادة (٣): اشتراطات خاصة بمكاتب السفر والسياحة ومكاتب الشحن الجوي

١ – أن يكون مكتب السفر والسياحة معتمداً من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا) ومنضماً لنظام التسوية المالية BSP أو أي نظام بديل يقره الاتحاد الدولي للنقل الجوي وتعتمده الإدارة العامة للطيران المدني، وفي حالة توقفه، لأي سبب، عن انضمامه لنظام التسوية المالية أو إلغاء اعتماده من الاتحاد الدولي للنقل الجوي تعتبر موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على إصدار الترخيص لاغية ما لم يعدل المكتب وضعه ويعود للنظام في فترة لا تتجاوز ثلاثة أشهر من تاريخ التوقيف أو الإلغاء، ويحق للإدارة العامة للطيران المدني بعد انقضاء هذه المدة أن تطلب إلغاء ترخيص المكتب من وزارة التجارة والصناعة.

٢ – أن يكون مكتب الشحن الجوي منضماً لنظام التسوية المالية (CASS) التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا) أو أي نظام بديل يقره الاتحاد الدولي للنقل الجوي وتعتمده الإدارة العامة للطيران المدني وفي حالة توقفه، لأي سبب - عن انضمامه لنظام التسوية المالية تعتبر موافقة الإدارة العامة للطيران المدني لاغية ما لم يعدل المكتب وضعه ويعود للنظام في فترة لا تتجاوز ثلاثة أشهر من تاريخ التوقيف، ويحق للإدارة العامة للطيران المدني بعد انقضاء هذه المدة أن تطلب إلغاء ترخيص المكتب من وزارة التجارة والصناعة.

٣ – أن يكون جميع العاملين في حجز ومبيعات تذاكر السفر حاصلين على شهادة تفيد باجتيازهم دورة تدريبية واحدة على الأقل في مجال الحجز وإصدار تذاكر السفر، أو حائزين على شهادة خبرة من أحد مكاتب السفر والسياحة أو شركة طيران تفيد بالعمل في هذا المجال لمدة سنتين على الأقل، وأن يكون المدير المسؤول حاصلاً على شهادة تدريب متقدمة في مجال الحجز وإصدار تذاكر السفر بالإضافة إلى شهادة خبرة من أحد مكاتب السفر والسياحة أو شركة طيران تفيد العمل في هذا المجال لمدة «٥» سنوات على الأقل.

٤ – أن يكون جميع العاملين في مكتب الشحن الجوي مؤهلين وحاصلين على دورة تدريبية واحدة على الأقل في مجال الشحن الجوي، أو حائزين على شهادة خبرة لمدة سنتين على الأقل من مكتب شحن جوي أو شركة طيران للشحن الجوي، وأن يكون المدير المسؤول حاصلاً على الدورة المتخصصة في مجال المواد الخطرة (DGR) بالإضافة إلى شهادة خبرة من أحد مكاتب الشحن الجوي أو شركة طيران للشحن الجوي تفيد العمل في هذا المجال لمدة «٥» سنوات على الأقل.

٥ – يجب أن تكون الشهادات التدريبية أو شهادات الخبرة موثقة من أحد المعاهد المعتمدة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي وضمن قائمة أسماء المعاهدة المعتمدة من (الآياتا) الصادرة عن الإدارة العامة للطيران المدني.

مادة (٤) : اشتراطات خاصة بوكلاء عموم الناقلين الجويين CSA

يشترط لمزاولة النشاط في مكتب الوكلاء العاملين للناقلين الجويين تقديم نسخ من العقود الموقعة مع شركات الطيران والتي تثبت تفويضهم بالوكالة إلى الإدارة العامة للطيران المدني وذلك بعد تسجيلها لدى وزارة التجارة والصناعة وغرفة تجارة وصناعة الكويت.

مادة (٥) : اشتراطات خاصة بموزعي أنظمة الحجز الآلي GDS

١ – أن يلتزم الموزع بأحكام القرار الوزاري رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٤ بشأن تنظيم عمليات أنظمة الحجز الآلي في دولة الكويت وتعديلاته.

٢ – أن يقوم الموزع بتوزيع أنظمته لمكاتب السفر والسياحة المرخص لهم بناءً على موافقة الإدارة العامة للطيران المدني فقط.

٣ – ألا يقوم الموزع بتوزيع أنظمته لأية مكاتب أخرى غير مرخص لها تكون أنشطتها مشابهة لأنشطة السفر والسياحة

كأنشطة حجز الفنادق والمصحات العلاجية مثلاً، أو أي شخص أو شخص معنوي آخر حتى وإن كان حاصلاً على رخصة تجارية لمزاولة أي نشاط خلاف نشاط السفر والسياحة.

٤ – في حالة مخالفة الموزع لأي من الاشتراطات المذكورة في هذه المادة أو أية أحكام أو قواعد أخرى تصدر بشأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت تحال تلك المخالفات إلى لجنة الشكاوى والتحكيم بالإدارة لإقرار الجزاء اللازم طبقا لأحكام المادة (٢١) من القانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ بشأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.

مادة (٦): صلاحية موافقة الإدارة العامة للطيران المدني لإصدار ترخيص بمزاولة النشاط

تمنح الإدارة العامة للطيران المدني بعد الكشف والتفتيش لاستيفاء الشروط اللازمة للترخيص موافقتها على مزاولة النشاط المطلوب لمدة (٣) سنوات بالنسبة للشركات ومدة (٥) سنوات بالنسبة للمؤسسات، ويراعى تقديم طلب التجديد قبل انتهاء المدة بـ (٣٠) يوماً، وعلى المرخص له تزويد الإدارة العامة للطيران المدني بنسخة من الترخيص فور (صدوره/ تجديده/تعديله) من قبل وزارة التجارة والصناعة وفي حال عدم تجديد الترخيص يعتبر في حكم الملغي تلقائياً بعد انقضاء هذه المدة، ولا يجوز بأي حال من الأحوال إدخال أي تعديل على الترخيص الصادر من وزارة التجارة والصناعة إلا بعد الحصول مسبقاً على موافقة الإدارة العامة للطيران المدني.

مادة (٧): اشتراطات عامة للمرخص له

يلتزم المرخص له بمراعاة شروط الترخيص المنصوص عليها في هذه اللائحة طوال مدة الترخيص وتقوم الإدارة العامة للطيران المدني بإخطار المرخص له المخالف لتلك الشروط لاستيفاء إلتزامه بها خلال مدة أقصاها ثلاثة أشهر من تاريخ إخطاره، وإلا جاز للإدارة طلب إلغاء الترخيص من وزارة التجارة والصناعة، كما يلتزم المرخص له باتباع كافة النظم واللوائح والقرارات والتعاميم التي يُصدرها الوزير المختص و /أو الإدارة العامة للطيران المدني فيما يخص مزاولة النشاط.

مادة (٨): رسوم التفتيش وإصدار الموافقة

تحصل الإدارة العامة للطيران المدني مبلغ وقدره (٣٠٠ دينار كويتي) نظير الكشف والتفتيش عند تقديم طلب الموافقة على إصدار الترخيص أو تجديده أو إدخال أية تعديلات عليه، وفي حالة عدم استيفاء الشروط المشار إليها في المادة (٢) «مكان مزاولة النشاط» عند الكشف والتفتيش يُلغى طلب الكشف والتفتيش المقدم وعلى صاحب الطلب من أشخاص السوق التقدم بطلب جديد، ويحصل الرسم المذكور أعلاه على كل طلب جديد للكشف والتفتيش.

مادة (٩): مزاولة النشاط لغير المرخص لهم

لا يجوز لأي شخص بأي حال من الأحوال ممارسة نشاط النقل الجوي بما فيه نشاط السفر والسياحة في سوق النقل الجوي بدولة الكويت ما لم يكن حاصلاً على موافقة الإدارة العامة للطيران المدني ومرخصاً له من قبل وزارة التجارة والصناعة، وفي حال الإخلال بذلك سيتعرض من يخالف أحكام هذه المادة للمساءلة القانونية وفقاً للمادة (١٢) من المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.

الجزء الثالث - الأسعار والضرائب والرسوم والأتعاب

مادة (١٠): أسعار السفر وأجور الشحن

١ – على جميع الناقلين الجويين عند عرضهم أسعار السفر وأجور الشحن الجوي أو طبعها أو نشرها بأي وسيلة بما فيها الإنترنت أن يوفروا للجمهور شروط تلك الأسعار بشكل واضح، وعند الإعلان عن الأسعار والأجور للجمهور يجب ذكر السعر النهائي الذي يشمل السعر الأساسي مضافاً إليه الضرائب والرسوم والأتعاب أو التنويه بذلك في الإعلان.

٢ – يكون للإدارة العامة للطيران المدني الحق في طلب أية معلومات تتعلق بأسعار السفر أو أجور الشحن الجوي من الناقلين الجويين العاملين في دولة الكويت وفي أي وقت، وعلى جميع الناقلين الجويين تقديم المعلومات المطلوبة في أسرع وقت.

مادة (١١) : الضرائب - الرسوم - الأتعاب

١ – تعمم الإدارة العامة للطيران المدني على جميع أشخاص السوق كافة الضرائب والرسوم المتعلقة بنشاط النقل الجوي، وما قد يطرأ عليها من تعديلاته، التي تفرضها السلطات المختصة في دولة الكويت.

٢ – أتعاب الخدمة: يمكن للناقلين الجويين ووكلائهم ومكاتب السفر والسياحة ومكاتب الشحن الجوي تحصيل أتعاب نظير الخدمات التي يقدمونها لجمهور المسافرين كخدمات الحجز وإصدار وإعادة إصدار التذاكر وبوالص الشحن، على أن يُعلن عن هذه الأتعاب بالتفصيل وبشكل واضح في مكاتب بيع وإصدار تذاكر السفر وبوالص الشحن.

مادة (١٢) : استرداد الضرائب والرسوم والأتعاب وقيمة تذكرة السفر

جميع الضرائب والرسوم المشار إليها بالفقرة (١) من المادة (١١) أعلاه تكون قابلة للاسترداد بالكامل في حالة عدم استخدام الراكب للتذكرة مالم ينص قرار فرض الضريبة أو الرسم على غير ذلك، ولا تسترد أتعاب الخدمة إذا قام مقدم الخدمة بتأديتها وإن كانت التذكرة قابلة للاسترداد، فعلى الناقل الجوي رد قيمتها أو قيمة أي جزء غير مستخدم منها وفقاً لما تنص عليه شروط سعر التذكرة وقت شراءها، وذلك خلال ١٥ يوم عمل من تاريخ تقديم طلب الاسترداد على أن يراعى ما يلي:

أ – يقوم الناقل الجوي برد قيمة التذكرة لذات الشخص الصادرة باسمه التذكرة أو الشخص الذي قام بدفع قيمة التذكرة وفي الحالة الأخيرة (رد القيمة للشخص الذي قام بدفع قيمة التذكرة) يجب تقديم ما يثبت طريقة الدفع.

ب – إذا قام شخص بدفع قيمة تذكرة باسم شخص آخر غيره وكان هناك قيود خاصة لاسترجاع قيمة التذكرة، يرد الناقل الجوي قيمة التذكرة فقط للشخص الذي قام بدفع قيمتها أو لمن يفوضه عنه.

ج – الاسترداد الملزم: إذا ألغى ناقل جوي رحلة طيران، أو لم يتمكن من تشغيل رحلة في الموعد المحدد لها، أو لم يستطع نقل المسافر إلى محطة الوصول أو تسبب في إخفاق المسافر في اللحاق برحلة يكون للمسافر حجز مؤكد عليها وترتبط برحلة أخرى، فإن المبلغ المسترد من التذكرة هو المبلغ المساوي لقيمة التذكرة بالكامل إذا لم تكن هناك أجزاء من التذكرة مستخدمة فعلاً، وفي حالة أن استخدم المسافر أجزاء من التذكرة يكون المبلغ المسترد مساوٍ للفرق بين القيمة الكلية للتذكرة مخصوماً منه قيمة الأجزاء التي استخدمها المسافر.

د – الاسترداد غير الملزم: إذا كان من حق المسافر استرداد قيمة التذكرة، خلافا للفقرة السابقة، تكون قيمة المبلغ المسترد مساوية للقيمة الكلية للتذكرة مخصوماً منها أية أتعاب خدمة مناسبة أو رسوم إلغاء الحجز إن وجدت، وفي حالة استخدام المسافر لجزء من التذكرة فيكون المبلغ المسترد هو الفرق بين القيمة الكلية للتذكرة مخصوماً منه قيمة الأجزاء التي استخدمها المسافر ومخصوماً منه أيضاً أية أتعاب خدمة مناسبة أو رسوم إلغاء الحجز إن وجدت.

الجزء الرابع - الركاب العابرون والركاب القادمون إلى مطار الكويت الدولي :

مادة (١٣): الركاب العابرون (الترانزيت)

على جميع الناقلين الجويين الناقلين لركاب الترانزيت إلى مطار الكويت الدولي، في حالة زيادة فترة الترانزيت عن (٨) ساعات اتخاذ إجراءات إيواء ركاب الترانزيت وما يلزم لذلك على نفقة أولئك الناقلين في الفندق المخصص لركاب

الترانزيت في المطار أو أي فندق آخر معتمد من الإدارة مع مراعاة الإجراءات المطبقة من قبل جوازات المطار إلى حين موعد سفرهم، وفي جميع الأحوال يجب أن يظل ركاب الترانزيت تحت رعاية الناقل الجوي الذي قام بنقلهم إلى مطار الكويت الدولي إلى أن يتم الانتهاء من إجراءات سفرهم.

مادة (١٤): الركاب القادمون إلى مطار الكويت الدولي

على الناقلين الجويين التأكد من أن ركابهم القادمين إلى الكويت لديهم تأشيرة دخول أو إقامة سارية المفعول تسمح لهم بدخول البلاد، وفي حالة المخالفة يلتزم الناقل الجوي بإعادة هؤلاء الركاب المخالفين على نفقته الخاصة وعلى ذات الطائرة القادمين عليها أو أية طائرة أخرى متجهة إلى البلد القادمين منها وفي ذات اليوم، وفي حالة تعذر ذلك يلتزم الناقل الجوي بإيواء الركاب المخالفين على نفقته في الفندق المخصص لركاب الترانزيت بالمطار إلى أن يتم ترتيب موعد عودتهم على أقرب رحلة، وفي حال المخالفة يوقع على الناقل الجوي الغرامة الواردة في نص أحكام المادة رقم (١٤) من المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.

الجزء الخامس - الرحلات الجماعية الشاملة:

مادة (١٥): تنظيم الرحلات الجماعية الشاملة

يجب على أشخاص السوق، تقديم الطلب إلى الإدارة العامة للطيران المدني للحصول على موافقتها لتنظيم أية رحلات جماعية شاملة قبل الإعلان عن تلك الرحلات بثلاثة أيام عمل على الأقل، ويجب أن يشتمل الطلب على البيانات التالية:

١ – بيانات الرحلة:

أ – خط سير الرحلة ومدتها.

ب – سعر تسويق كل رحلة والتسهيلات والخدمات التي ستقدم للمشاركين في الرحلة مع بيان تصنيف الفنادق التي سيقيمون فيها.

٢ – عند تأكيد سفر الرحلة أو الرحلات الجماعية الشاملة يجب على منظم الرحلة الالتزام بالآتي:

أ – تقديم تأمين للإدارة لكل رحلة قدره (٥٠٠ د.ك) إما نقداً أو بشيك مصدق أو بخطاب ضمان من مصرف محلي، وبشرط أن يكون هذا التأمين ساري المفعول لمدة (٩٠) يوماً تبدأ من تاريخ العودة من الرحلة ويرد التأمين بعد انقضاء المدة ما لم تكن هناك شكوى قيد التحقيق بشأن هذه الرحلة.

ب – تقديم المستندات التي تثبت اتفاق المكتب مع شركات الطيران المعنية بحجز أماكن المجموعات على أن يكون الحجز مؤكداً ومتضمناً كافة تفاصيل الرحلات، وكذلك ما يثبت الاتفاق مع الفنادق المعنية لحجز الغرف أو الشقق اللازمة للإقامة في البلدان التي سيزورونها.

ج – تقديم نموذج عقد الاتفاق الذي سيبرم ما بين المكتب والمشتركين في الرحلة لاعتماده على أن يتضمن هذا العقد نص الفقرة (٥) من هذه المادة.

٣ – يلتزم أشخاص السوق بعد موافقة الإدارة العامة للطيران المدني لهم على تنظيم رحلات جماعية شاملة بالآتي:

أ – الإشارة إلى رقم موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على تنظيم الرحلة وتاريخ الموافقة عند الإعلان عن هذه الرحلة.

ب – تزويد الإدارة العامة للطيران المدني بصورة من عقود مشتركي هذه الرحلات، متضمنة بيانات شركات الطيران المسافرين عليها والفنادق التي سيقيمون فيها وذلك قبل التاريخ المحدد لسفر كل رحلة بـ (٧) أيام عمل على الأقل.

ج – أن يكون مع كل مجموعة مسافرة مرافق لتسهيل تحركاتها وإنجاز معاملاتها ويجب أن يكون المرافق ملمّاً باللغة

الإنجليزية على أقل تقدير وأي من اللغات الأخرى، وأن يكون على دراية بجغرافية وقوانين وإجراءات البلاد التي ستزورها المجموعة مع بيان ما يثبت ذلك.

٤ – في حالة عدم التزام أي من أشخاص السوق بما نصت عليه الفقرة (٣) من هذه المادة تعتبر موافقة الطيران المدني لاغية وتطبق أحكام المادة (١٥) من المرسوم رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧م في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.

٥ – يحق للمشتركين في الرحلات الجماعية الشاملة في حال إخلال المكتب بالتزاماته المتفق عليها أن يتقدموا بشكواهم إلى الإدارة العامة للطيران المدني خلال مدة أقصاها (٣٠) يوماً من تاريخ العودة.

مادة (١٦) : إحصائيات أشخاص سوق النقل الجوي

يحق للإدارة العامة للطيران المدني طلب أية إحصائيات متعلقة بالأنشطة التي يقوم بها أشخاص سوق النقل الجوي في دولة الكويت كما يحق للإدارة العامة للطيران المدني نشر هذه الإحصائيات بأي وسيلة مطبوعة و/ أو مسموعة، و/ أو مرئية، وعلى جميع أشخاص سوق النقل الجوي تقديم هذه الإحصائيات عند طلبها دون تأخير.

مادة (١٧) : دخول حيز النفاذ

على رئيس الإدارة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا القرار ويُعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية، ويُلغي هذا القرار كل ما يتعارض معه من قرارات سابقة صادرة بذات نفس الموضوع.

وزير المواصلات ووزير الدولة لشئون مجلس الأمة

د. محمد محسن البصيري

صدر في : ٦ ربيع الأول ١٤٣٢ هـ

الموافق: ٩ فبراير ٢٠١١ م

الإدارة العامة للطيران المدني
اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧
في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت

مـادة (١)

يقـدم طلب الحـصـول على مـوافـقـة الإدارة العـامة للطيران المدني لمزاولة أي نشاط في سوق النقل الجوي في الكويت مـوضـحـا به البـيـانات التالية :

١ – اسم الطالب وجنسيته .
٢ – الاسم التجاري لمركز النشاط .
٣ – عنوان مركز النشاط .
٤ – اسم المدير المسؤول وجنسيته ونموذج عن توقيعه .
٥ – أرقام الهواتف والتلكس أو السيتا .
٦ – نوع النشاط .

مـادة (٢)

يرفق بالطلب نسـخـة من عـقـد ايجار مـركـز مـزاولة النشـاط وصـورة من البطاقـة المدنيـة أو شهادة جنسية لكل من الطالب والمدير المسؤول .

وفي حالة ما إذا كان مقدم الطلب شركة يرفق مع الطلب نسـخـة من عـقـد تأسـيس الشـركـة وخطاب مـعـتـمـد باسم الشـخص المفوض عنها ونموذج عن توقيعه .

مـادة (٣)

تصـدر مـوافـقـة الإدارة العـامة للطيران المدني على مــزاولة النشـــاط لمدة سنة واحــدة ويجب اتخـاذ اجـراءات تجـديدها قـبـل تاريخ انتـهـائهـا بثـلاثين يومـا على الأقل ويشـتـرط لصـدور هذه الموافقة ايداع التأمين المشار إليه في المادة (١٩)، مــن المـرســوم بقـــانون رقـم ٣١ لسنة ١٩٨٧ المشار إليه .

Executory Order of the Law No.: (31/1987) Regulating the Kuwait Air Transportation Market

Article (1)

Applications for obtaining the approval of the Directorate General of Civil Aviation to perform any activity in the Kuwait Air Transportation Market shall include the following details:

1. The name of applicant and his nationality.
2. The Commercial name of activity center.
3. The address of the activity center.
4. The name of the manager in charge, his nationality and a specimen of his signature.
5. The telephone numbers, telex or sita.
6. Kind of activity.

Article (2)

Copy of the rent contract of the activity center and copy of the civil identity card or nationality certificate of the applicant and the manager in charge shall be attached to the application.

In case the applicant is a company, a copy of the foundation contract, official letter showing the name of the autorised person to act on their behalf and specimen of his singnature shall be attached also the the application.

Article (3)

The Directorate General of civil Aviation will issue the approval to perform the activity for a period of one year and necessary actions shall be taken for renewal at least thirty days before the expiry date.

As a condition for the issuance of this approval, the deposit stipulated in Article (19) of the Law No. (31/1987) shall be handed to the Directorate General of Civil Aviation.

ويجب بعد موافقة وزارة الاعلام وصدور الترخيص من وزارة التجارة والصناعة تزويد الإدارة العامة للطيران المدني بنسخة من الترخيص، ولا يجوز ادخال أي تعديل على الترخيص إلا بعد موافقة وزارة الاعلام والإدارة العامة للطيران المدني.

*** مادة (٤)**

يجب أن تتوافر في مركز النشاط الشروط التالية:

(أ) أن يكون في الدور الأرضي أو الميزانين إذا كان في مجمع تجاري.

(ب) ألا تقل مساحة مركز بيع التذاكر وخدمات الركاب عن ٣٢م٢ على مستوى واحد أو مستويين ومركز الشحن الجوي عن ٤٠م٢.

(ج) أن تكون الواجهة زجاجية.

(د) أن يكون له مدير مسؤول.

(هـ) أن يكون مجهزا بوسائل الاتصال اللازمة مع شركات الطيران لانجاز معاملات الركاب سواء بواسطة جهاز كمبيوتر أو جهاز سيتا وبالنسبة للمكاتب التي تنظم رحلات جماعية شاملة يجب ان تكون مجهز بتلكس تجاري.

(و) أن تكون تجهيزاته متناسبة مع نوع النشاط.

*** مادة (٥)**

يلتزم المرخص له بمراعاة الشروط الواجب توافرها في مركز النشاط طوال مدة الترخيص وتقوم الإدارة العامة للطيران المدني باخطار المخالف لاستيفاء الشروط خلال مدة أقصاها ثلاثة شهور وإلا جاز لها أن تطلب الغاءه.

After the approval of Ministry of Information and issuance of the licence by the Ministry of Commerce & Industry, a copy of this licence shall be provided to the Directorate General of Civil Aviation, and no amendments to this licence shall be made unless after obtaining the approval of Ministry of Information and the Directorate General of Civil Aviation.

Article (4)

The activity center shall have the following conditions:

a) To be in the ground floor or mezzanine if in a commercial complex.
b) The area shall not be less than 32 square meters in case the center activity is for selling tickets and passengers services whether on one or two levels and in case the center activity is for air freight not less than 40 square meters.
c) Glazed frontage.
d) Shall has a manager in charge.
e) To be equiped with the necessary communications with the airlines for the completion of a pssengers formalities whether through computer or sita equipment, and in case of centers organising inclusive tours there shall be a commercial telex.
f) To be furnished suitably according to the kind of activity.

Article (5)

To whom the licence is granted shall abide with the conditions of the activity center during the whole period of the licence, and the Directorate General of Civil Aviation will notify the defulted to fulfil the conditions within three months from the date of notification, otherwise, the licence may be cancelled.

---

* تم تعديل المادة (٤) بموجب قرار وزاري رقم (٦٤) لسنة (٢٠٠٢)، وتم تعديلها أيضاً بموجب قرار وزاري رقم (٢٠) لسنة (٢٠٠٤) لإضافة بعض الأحكام للمادة المذكورة. راجع الصفحات التالية.

* تم تعديل المادة (٥) بموجب قرار وزاري رقم (٦٤) لسنة (٢٠٠٢). راجع الصفحات التالية.

Article (6)

The fares and rates along with the associated conditions approved according to Article (9) of the Decree Law No. (31/1987), shall be published in at least two daily newspaper and shall be shown in the activity center.

Article (7)

Market bodies shall inform the passengers to confirm their bookings (72) hours before the date specified in their tickets, and in case they decided not to travel they have to advise the concerned airline within this period to cancel their booking or to fix another date for travel on the ticket.

The airlines carrying indirect transit passengers through Kuwait shall confirm their booking on the flights they will continue their travel before their arrival to Kuwait International Airport, taking into consideration that the minimum transit time is one hour and half 1 1/2 hrs.).

Article (8)

The airlines carrying indirect transit passengers through Kuwait shall recieve those passengers upon their arrival to Kuwait International Airport and guide them to complete their formalities with the other airlines on whose flights they will continue their travel if their transit time will not exceed (8) hours, and if it exceeds this period they shall arrange accommodation for those who have no right to enter the country, at the Airport Transit Hotel or other hotels with the observation of regulations applied by the Airport Immigration and Passports Office, at the cost of the inbound airline until the time of their travel.

In all cases, the transit passengers shall be under the supervision and care of the concerned airline until they leave Kuwait.

مـادة (٦)

يتم الاعلان عن أسعـار وأجور النقل الجوي والشـروط التي يتم تحـديدها وفـقـا لأحكام المادة (٩) من المرسـوم بالقـانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ المشار إليـه في صـحيـفتين يوميـتين على الأقل، وتلصق صورة من الاعلان بمركز النشاط.

مـادة (٧)

يجب على أشـخـاص السـوق التنبيـه عـلى جمهور المسافرين بتأكيد حجز سفرهـم قبل ٧٢ ساعة من الموعـد المحدد على تذكرة السفر وفي حـالة عـدم رغـبـتـهـم في السـفـر اخطار شـركـة الطيران المعنية بذلك خلال المدة المذكورة لالغاء الحـجـز أو تثـبـيت الموعـد الجـديد للسـفـر على التذكرة.

وعلى شـركـة الطيـران الناقلة تأكـيـد حـجـز ركاب الترانزيت على الرحلات التي سيواصلون سفرهم عليها قبل وصولهم إلى مطار الكويت الدولي، ويكون الحـد الأدنى لفـتـرة التـرانزيت ساعة ونصف.

مـادة (٨)

تقـوم شـركـات الطيـران الناقلة لركـاب الترانزيت باستقبـالهم فور وصـولـهم إلى مطار الكويت الدولي وتوجيههم لإنهاء معاملاتهم مع شركات الطيران الأخرى التي سوف يواصلون عليها سـفرهم إذا كانت فترة توقفـهم في مطار الكويت الدولي لن تزيد عن ٨ سـاعـات أمـا في حالة زيادة توقفهم عن هذه المدة فانه يجب اتخاذ اجراءات ايواء من ليس له حق دخـول البـلاد في فندق ترانزيت المطار أو أي فندق آخر مع مراعاة الاجراءات المطبقة من قبل جوازات المطار إلى أن يحين موعـد سفرهم وذلك على نفـقـة شركـات الطيران الناقلة.

وفي جـمـيـع الأحـوال يـجب ان يظل ركـاب الترانزيت تحت رعاية شركات الطيران المعنية إلى أن يتم سفرهم.

مـادة (٩)

على شـركـات الطيـران العـاملة في مطار الكويت الدولي التأكد من أن ركابهم القادمين إلى الكويت لديهم تأشيرة دخول أو إقامة سارية المفعول تسمح لهم بالدخول إلى البلاد وفي حالة المخالفة تلتزم الشركة بإعادة الركاب المخالفين على حسابها على ذات الطائرة القادمين عليها أو أية طائرة أخرى متجهة إلى البلد القادم منه الراكب المخالف في ذات اليوم، وفي حالة تعذر ذلك تلتزم الشركة بايواء الركاب المخالفين في فندق ترانزيت المطار إلى أن يتم سفرهم على أقرب رحلة.

مـادة (١٠)

يجب على مكاتب السياحة والسفر قبل الاعلان عن أية رحلات جماعية شاملة تقديم طلب إلى الإدارة العامة للطيران المدني للحصول على موافقتها بتنظيم هذه الرحلات ويجب أن يشتمل الطلب على البيانات التالية :

(أ) خط سير كل رحلة ورقمها وتاريخ مغادرتها الكويت وتاريخ العودة.

(ب) سعر تسويق كل رحلة إلى الجمهور والتسهيلات والخدمات التي ستقدم للمشاركين في الرحلة مع بيان درجة الفنادق التي سيقيمون فيها.

ويجب أن يرفق بالطلب المستندات التي تثبت اتفاق المكتب مع شركات الطيران المعنية لحجز أماكن المجموعات للسفر والعودة، ومع الفنادق المعنية لحجز الغرف اللازمة للإقامة في البلدان التي سيزورونها وكذلك نموذج عقد الاتفاق الذي سيبرم ما بين المكتب والمشتركين في الرحلة لاعتماده.

مـادة (١١)

تلتزم مكاتب السياحة والسفر بعد الموافقة لها

Article (9)

All airlines operating to Kuwait International Airport shall make sure that all passengers bringing to Kuwait are holding the necessary entry visa or valid resident permit that gives them the right to enter the country, and in case of violating this regulations defaulted passengers shall be deporated at the airline cost on the same flight they arrive or on any other flight going to the country they came from in the same day, if this is not possible on the same day they will be accomodated in the Airport Transit Hotel at the airline cost until they leave Kuwait on the first flight available.

Article (10)

The tourism and Travel Offices, before advertising any inclusive tours, shall submit applications to the Directorate General of Civil Aviation to obtain their approval to organise these tours, and the application shall include the following details:

a) Flight routing, serial number, date of departing Kuwait and date of return.

b) The price of each tour to be marketed to the public, the facilities and services to be rendered to the tour participants indicating the level of the hotels in which they will be accomodated.

There shall be attached with the application the documents that assure their agreement with the concerned airlines for the groups booking on their travel and return, and with the concerned hotels for the reservation of the necessaty rooms to be accomodated in the countries they are going to visit, as well as the form of the contract which will be concluded between the office and the tours participants for approval.

Article (11)

The following shall be binding on the tourism and travel offices after obtaining

بتنظيم رحلات جماعية شاملة بما يلي :

(أ) الإشارة إلى رقم موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على تنظيم الرحلة وتاريخ الموافقة عند الاعلان عن هذه الرحلة .

(ب) تقديم تأمين نقدي لكل رحلة قدره (٥٠٠) د.ك أو خطاب ضمان من بنك محلي ساري المفعول لمدة ستين يوما تبدأ من تاريخ عودة الرحلة ويرد التأمين بعد انقضاء هذه المدة ما لم تكن هناك شكوى قيد التحقيق بشأن هذه الرحلة .

(ج) تزويد الإدارة العامة للطيران المدني ببيان يتضمن أسماء المشتركين في هذه الرحلات وشركات الطيران المسافرين عليها والفنادق التي سيقيمون فيها وذلك قبل التاريخ المحدد لسفر كل رحلة بيوم على الأقل .

(د) أن يرسل مرافقا مع كل مجموعة مسافرة لتسهيل تحركاتها ورعايتها وانجاز معاملاتهم ويجب ان يكون المرافق مجيدا لإحدى اللغات الأجنبية على الأقل وملماً بجغرافية وقوانين واجراءات البلاد التي ستزورها المجموعة .

مادة (١٢)

يجوز للمشتركين في الرحلات الجماعية الشاملة في حالة اخلال المكتب بالتزاماته المتفق عليها أن يتقدموا بشكواهم إلى الإدارة العامة للطيران المدني خلال ثلاثين يوماً على الأكثر من تاريخ العودة .

مادة (١٣)

تحصيل رسوم قدرها (٧٠) دينار كويتي للكشف والتفتيش عند طلب الموافقة على اصدار الترخيص أو تجديده أو نقل مركز مزاولة النشاط إلى عنوان جديد .

the approval to organise the inclusive tours:

a) To show the reference and date of the Directorate General of Civil Aviation approval to organsie inclusive tours when advertising.

b) To present a cash deposit or a letter of guarantee from a local bank for the amount of five hundred Kuwaiti Dinars (KD. 500,000) for each tour valid for a period of sixty days after the date of the returning flight. The deposit will be returned to the office after the expiry of this period, unless there is complain relating to this tour under investigation.

c) to provide the Directorate General of civil Aviation, at least one day before the specified date of commencement of each tour, with the list of pasticipants, the airlines they will fly and the hotels, they will stay.

d) each group shall be accompanied with a tour guide to take care of them and complete their formalities. The tour guide shall be a good speaker of one foriegn language at least and has a good knowledge about the countries they are going to visit and its Laws and Regulations.

Article (12)

The partcipants of the inclusive tours may present their complaints to the Directorate General of Civil Aviation within thirty days of their return in case the organiser does not fulfil with his obligations.

Article (13)

Inspection fee of seventy Kuwaiti Dinars (KD. 70.000) shall be charged when applying approval for licence issuance, licence renewal or shifting the center of activity to a new address.

STATE OF KUWAIT
Ministry of Communications
Minister's Office

دولة الكويت
وزارة المواصلات
مكتب الوزير

Date : ___/___/ 20
MOC/ ___-___ 20

15 JUN 2014

التاريخ : ___/___/ ٢٠
م و م / ___-___ ٢٠

قرار وزاري رقم (٢٥٩) لسنة 2014

وزير المواصلات ووزير الدولة لشئون البلدية

- بعد الاطلاع على الدستور،

- وعلى المرسوم بالقانون رقم 15 لسنة 1979 في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم (31) لسنة 1987 بشأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت،

- وعلى القانون رقم (116) لسنة 1992 في شأن التنظيم الاداري وتحديد الاختصاصات والتفويض فيها،

- وعلى المرسوم الصادر بتاريخ 1979/4/4 بنظام الخدمة المدنية والتشريعات المعدلة له،

- وعلى قرار وزير المواصلات ووزير الكهرباء والماء رقم (1) لسنة 1998 الصادر بتاريخ 1998/1/5 بالتفويض في بعض الاختصاصات،

- وبناء على عرض رئيس الإدارة العامة للطيران المدني،

- ولصالح العمل،

الشويخ – شارع جمال عبدالناصر – مبنى ١ – دور ٣ – ص.ب ٣١٨ الرمز البريدي: ١١١١١ – تلفون : ١٨٨١٨٨٨ – فاكس: ٢٤٨١٤٤٤٨
Shwaikh, Jamal Abdul Nasser St. - Building 1 - 3rd Floor - P.O.Box: 318 Safat - Postal Code: 11111 Kuwait - Tel.: 1881888- Fax: 24814448
E-mail : minister@moc.gov.kw البريد الإلكتروني

15 JUN 2014
٢٠٩

(قُرر)

مادة أولى:

يُفوّض رئيس الإدارة العامة للطيران المدني في اختصاص الوزير المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة (17) من المرسوم بقانون رقم (31) لسنة 1987 المشار اليه.

مادة ثانية:

يلغى القرار الوزاري رقم (1) لسنة 1998 المشار اليه.

مادة ثالثة:

على رئيس الإدارة العامة للطيران المدني وسائر القطاعات المعنّية بهذه الإدارة المبادرة إلى تنفيذ هذا القرار، وابلاغه لمن يلزم، وينشر في الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ نشره.

صُدر في
شعبان 1435 هـ
الموافق يونيو 2014 م

عيسى أحمد الكندري
وزير المواصلات ووزير الدولة لشئون البلدية

Email: minister@moc.gov.kw

الإدارة العامة للطيران المدني

قرار وزاري رقم ٢٠٠٢/٦٤

بشأن تعديل المادتين (٤) و(٥) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧
في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت
الصادرة بموجب القرار الوزاري رقم ١٣ لسنة ١٩٨٧

وزير المواصلات ،

بعد الاطلاع على المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت ،

وعلى المرسوم رقم ١٠٨/ ٩٠ بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات ،

وعلى قرار وزير الدولة لشؤون الخدمات رقم (١٣) لسنة ١٩٨٧ المؤرخ ٢١ سبتمبر ١٩٨٧م بإصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ،

وبناء على عرض رئيس الإدارة العامة للطيران المدني ،

قـــرر :

مـادة (١)

يستبدل نص المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت والصادرة بالقرار الوزاري رقم (١٣) لسنة ١٩٨٧ بتاريخ ٢١ سبتمبر ١٩٨٧م بالنص الآتي :

أولا : يشترط أن تتوافر في مركز مزاولة النشاط الشروط التالية :

(أ) أن يكون المركز في الدور الأرضي ويجوز أن يكون في أحد أدوار السرداب إذا كان مفتوحاً على الأدوار العليا أو في أحد أدوار الميزانين إذا كان في مجمع تجاري أو فندق .

(ب) أن لا تقل مساحة مركز بيع التذاكر وخدمات السفر والسياحة عن ٣٢م٢ على مستوى واحد أو مستويين ومركز الشحن الجوي عن ٤٠م٢ .

(ج) أن تكون الواجهة زجاجية .

(د) أن يكون له مدير مسؤول .

(هـ) أن تكون تجهيزاته متناسبة مع نوع النشاط بما في ذلك وسائل الاتصال المناسبة المتعارف عليها .

ثانياً : يشترط لمزاولة النشاط في مكاتب السفر والسياحة في سوق النقل الجوي ما يلي :

(أ) أن يكون المكتب منضماً لنظام خطة التسويات البنكية (BSP) أو أي نظام بديل يقره اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا) وتعتمده الإدارة العامة للطيران المدني .

(ب) أن يكون لدى المكتب اثنان – على الأقل – من العاملين في حجز ومبيعات تذاكر السفر ممن يستوفون أحد أو كلا الشرطين التاليين :

١ – الحصول على شهادة علمية تفيد اجتياز الموظف لدورة تدريب (أساسية) على الأقل في مجالي حجز / أو إصدار تذاكر السفر .

٢ – حيازة شهادة خبرة من أحد مكاتب السفر والسياحة تفيد بعمل الموظف في المجالين المذكورين أعلاه لمدة ثلاث سنوات على الأقل .

ويجب أن تكون الشهادة العلمية وشهادة الخبرة موثقتين من أحد المعاهد المعتمدة من اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا) . وتصدر الإدارة العامة للطيران المدني قائمة تتضمن أسماء المعاهد (المراكز) المعتمدة من اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا) .

مادة (٢)

يستبدل نص المادة (٥) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ سالفة الذكر بالنص التالي :

يلتزم المرخص له بمراعاة الشروط المنصوص عليها في المادة (٤) من هذه اللائحة طوال مدة الترخيص وتقوم الإدارة العامة للطيران المدني باخطار المخالف لاستيفاء الشروط خلال مدة أقصاها ثلاثة شهور وإلا جاز لها أن تطلب الغاءه .

مادة (٣)

تمنح مهلة لأشخاص السوق القائمين بالعمل للتقيد بأحكام هذا القرار تنتهي في ٣١ مايو ٢٠٠٣م .

مادة (٤)

على رئيس الإدارة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

وزير المواصلات
أحمد عبدالله الأحمد الجابر الصباح

صدر في : ٢٥ رمضان ١٤٢٣هـ
الموافق : ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٢م

الإدارة العامة للطيران المدني
قرار وزاري رقم (٢٠) لسنة ٢٠٠٤
بشأن إضافة بعض الأحكام إلى المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت

وزير المواصلات ووزير التخطيط ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية ،
بعد الاطلاع على القانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٦٩ في شأن تراخيص المحلات التجارية ،
وعلى المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت ولائحته التنفيذية والمعدلة بالقرار الوزاري رقم (٦٤/ ٢٠٠٢) الصادر بتاريخ ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٢ ،
فقد تقرر ما يلي :

مادة (١)

تضاف الفقرة التالية في نهاية البند «أولاً» من المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ المعدلة بموجب القرار الوزاري رقم ٦٤/ ٢٠٠٢ .

«ويستثنى من أحكام الفقرات (أ) و(ب) و(ج) المشار إليها أعلاه أشخاص السوق الذين يزاولون النشاط في مبنى مطار الكويت الدولي أو أحد المرافق التابعة له، حيث يخضع مركز مزاولة النشاط فيما يتعلق بالشروط المنصوص عليها في هذه الفقرات للقواعد التي تقررها الإدارة العامة للطيران المدني» .

مادة (٢)

تضاف الفقرة التالية في نهاية البند «ثانياً» من المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) ديسمبر ١٩٨٧ المعدلة بموجب القرار الوزاري رقم ٦٤/ ٢٠٠٢ .

(ج) يلتزم أشخاص السوق بإتباع كافة النظم واللوائح والقرارات والتعاميم التي يصدرها الوزير المختص أو الإدارة العامة للطيران المدني .

مادة (٣)

على رئيس الإدارة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا القرار، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

وزير المواصلات ووزير التخطيط
ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
أحمد عبدالله الجابر الصباح

صدر في : ١٦ صفر ١٤٢٥هـ
الموافق : ٦ أبريل ٢٠٠٤م

قرار وزاري رقم (٤٣) لسنة ٢٠٠٨
في شأن لجنة الشكاوى والتحكيم

وزير المواصلات :

بعد الاطلاع على :

– المرسوم بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٧٩ في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له .

– المرسوم الصادر في ٤/ ٤/ ١٩٧٩ بشأن نظام الخدمة المدنية وتعديلاته .

– المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي .

– القرار الوزاري رقم (٢٩/ ٢٠٠٦) بتاريخ ٢٩/ ٣/ ٢٠٠٦ بشأن تشكيل لجنة الشكاوى والتحكيم .

– كتاب السيد / نائب مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني لشئون سلامة الطيران والنقل الجوي رقم (٦/ ٠٨/ ٠٨) بتاريخ ١٨/ ٢/ ٢٠٠٨ بشأن طلب اعادة تشكيل اللجنة المذكورة أعلاه مع استبدال رئاسة المستشار القانوني لهذه اللجنة بالسيد / مدير إدارة النقل الجوي واضافة السيد / رئيس قسم سوق النقل الجوي كمقرر للجنة .

قـــــــرر

أولاً : يعاد تشكيل لجنة الشكاوى والتحكيم من ممثلين عن الجهات المذكورة أدناه :

م	الجهـــة	الصفة
١	مدير ادارة النقل الجوي	رئيسا
٢	رئيس قسم سوق النقل الجوي	مقرر
٣	مندوب عن وزارة الاعلام	عضو
٤	مندوب عن وزارة التجارة والصناعة	عضو
٥	مندوب عن غرفة تجارة وصناعة الكويت	عضو
٦	مندوب عن اتحاد مكاتب السفر والسياحة الكويتية	عضو
٧	عضو عن ادارة الفتوى والتشريع	عضو

ثانياً : يلغى العمل بالقرار الوزاري رقم (٢٩) الصادر بتاريخ ٢٩/ ٣/ ٢٠٠٦ في شأن تشكيل لجنة الشكاوى والتحكيم .

ثالثاً : على رئيس الطيران المدني تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

وزير الأوقاف والشئون الإسلامية ووزير المواصلات

عبد الله سعود المحيلبي

نسخة إلى :

● مكتب رئيس الطيران المدني . ● مكتب مدير عام الطيران المدني . ● نائب المدير العام لشئون سلامة الطيران والنقل الجوي . ● مدير إدارة النقل الجوي . ● جميع اعضاء اللجنة . ● قسم ترتيب الوظائف .

قرار وزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني

وزير الدولة لشئون الخدمات:

بعد الاطلاع على:

- القانون رقم (٣٠) لسنة (١٩٦٠) بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية؛
- المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة (١٩٨٧) في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.
- المرسوم بالقانون رقم (١١٦) لسنة (١٩٩٢) في شأن التنظيم الإداري وتحديد الاختصاصات والتفويض فيها.
- المرسوم رقم (٢٧٢) لسنة (٢٠١٧) في شأن الإشراف على شئون الطيران المدني.
- المرسوم رقم (٣٧٣) لسنة ٢٠١٨.
- قرار مجلس الوزراء رقم (٢٢٨) بتاريخ ٢٠٠٠/٣/١٢ بشأن الإذن للإدارة العامة للطيران المدني بمباشرة تأهيل وإسناد تقديم بعض أو جميع الخدمات الأرضية في مطار الكويت للشركات المتخصصة في هذا المجال.
- القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة (٢٠٠٠) بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها، المعدل بالقرار رقم (٣٦) لسنة (٢٠٠٤).
- وبعد الاطلاع على القرار رقم (٤٢) لسنة (٢٠١٧) الصادر من رئيس الإدارة العامة للطيران المدني.

قـــرر

مادة أولى: «تحصل رسوم مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني طبقاً للفئات المحددة بالجداول المرفقة».

مادة ثانية: تلتزم شركات ومؤسسات الطيران العاملة في دولة الكويت أو وكلاؤهم المعتمدون لديها

MINISTERIAL RESOLUTION NO.(1) OF THE YEAR 2019
Regarding charges for the services provided by the Directorate General of Civil Aviation

Minister of State for Services Affairs

Following perusal of:

- Law No.(30) of year 1960 regarding the issuance of civil air navigation regulations,
- The Decree-Law NO.(31) of year 1987 regarding regulating air transport market in the State of Kuwait,
- Decree-Law no.(116) of year 1992 regarding the administrative organization and determination of competences and delegation thereof,
- Decree-No.(272) for the year 2017 for the oversight of civil aviation affairs,
- Decree-No.(373) for the year 2018.
- Council of Ministers, Resolution No.(228) on 12/3/2000 for authorizing the Directorate General of Civil Aviation to initiate Qualifying and assessing the provision of some or all of ground services at Kuwait Airport to companies specialized in this field.
- Ministerial Resolution No.(14)of year 2000 regarding the charges for the services provided by the Directorate General of Civil Avaition to the aircrafts and airlines as well as other services associated with and complementary thereto, and the resolution amendment No. (36) for the year (2004).
- And following perusal of the Decision no.(42) of year 2017 issued by the president of Directorate General of Civil Aviation,

It has been resolved

Article (1) : Charges for the services provided by the Directorate General of Civil Aviation are to be collected as described in the attached tables.

Article (2) : The airlines operating at Kuwait International Airport or their appointed representatives will submit the maximum take - of

weight (MTOW) for their aircrafts when submitting the seasonal flights schedules, which will be the basis for calculation air navigation service charges and accordingly been invoiced. If such information is not given, invoising will be based on maximum aircraft weight according to the manufacturer regardless of any subsequent objections or claims regarding differences.

بالإفصاح عن أقصى (وزن) مسموح به للإقلاع بالنسبة للطائرات التابعة لها، وذلك عند تقديم جداول التشغيل، حتى يتسنى المحاسبة بموجبها، وفي حالة عدم تقديمها تتم المحاسبة طبقاً لأقصى (وزن) لنوع الطائرة - وفق المصنع - ودون الاعتداد بأية اعتراضات أو مطالبات بشأن فروق أسعار المحاسبة.

Article (3) : Exemptions:

مادة ثالثة: حالات الإعفاء:-

a- The following aircrafts shall be exempted from landing, lighting and parking charges:

أ) تعفى الطائرات التابعة للجهات التالية من سداد مقابل الهبوط والإنارة والانتظار:

1- The aircrafts of United Nations and its agencies, and the international and regional organizations.

١ - منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها والمنظمات الدولية والإقليمية.

2- The aircrafts of official delegations (provided reciprocal treatment).

٢ - الوفود الرسمية (شريطة المعاملة بالمثل).

3- The aircrafts dedicated to the services of both International Red Crescent, and International Red Cross Organizations and any aircraft dedicated to rendering general humanitarian services.

٣ - منظمة الهلال الأحمر ومنظمة الصليب الأحمر وأية جهات أخرى تقدم خدمات إنسانية عامة.

4- Kuwait government aircrafts and aircrafts belonging to the Ministries of Defense and Interior affairs.

٤ - الطائرات الحكومية الوطنية والطائرات التابعة لوزارتي الدفاع والداخلية.

5- The aircrafts of foreign governments and foreign military aircrafts providing military services (provided reciprocal treatment).

٥ - الطائرات الحكومية الأجنبية والطائرات العسكرية التي تقدم خدمات عسكرية (شريطة المعاملة بالمثل).

6- The aircrafts, which land for the purposes such as technical reasons, emergency or for weather conditions.

٦ - حالات الهبوط الاضطراري أو الهبوط لأسباب فنية أو أحوال جوية.

7- For any other reason that is justifiably decided by the President of Kuwait Directorate General of Civil Aviation provided it will be forwarded to the competent Minister within maximum 10 days to approve the exemption, otherwise it will not be granted.

٧ - سائر الحالات الأخرى التي يصدر بها قرار مسبب من رئيس الإدارة العامة للطيران المدني، على أن يتم العرض على الوزير المختص خلال مدة لا تجاوز عشرة أيام لإقرار الإعفاء وفي حالة عدم موافقته يعتبر القرار الصادر بالإعفاء كأن لم يكن.

b. The following categories are exempted from the airport and passenger services charge:

ب) تعفى الفئات التالية من رسم المطار وخدمات الركاب:

1- Persons covered by the provisions of Law no.(8) of year 2010 for the Rights of Persons with

١ - الأشخاص المشمولون بأحكام القانون رقم (٨) لسنة (٢٠١٠) بشأن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة،

والقانون رقم (١٨) لسنة (٢٠١٦) بشأن الرعاية الاجتماعية للمسنين.

٢ - المرحلون والمبعدون بأمر من السلطات المختصة.

٣ - الرضع دون سن السنتين.

ج) **يعفى أعضاء البعثات الدبلوماسية والعاملون التابعون للجهات التالية الذين تقتضي طبيعة وظائفهم أو المهام المكلفون بها الدخول والتواجد بساحة المطار أو المناطق المحظورة من رسوم إصدار تصاريح الدخول أو الهويات التعريفية، وهم:-**

١ - الديوان الأميري.

٢ - ديوان سمو ولي العهد.

٣ - ديوان مجلس الوزراء.

٤ - مجلس الوزراء.

٥ - مجلس الأمة.

٦ - الإدارة العامة للطيران المدني.

٧ - وزارة الخارجية.

٨ - وزارة الداخلية.

٩ - وزارة الدفاع.

١٠ - وزارة الصحة.

١١ - وزارة الإعلام.

١٢ - وزارة العدل.

١٣ - وزارة التجارة والصناعة.

١٤ - وزارة الأشغال العامة.

١٥ - الهيئة العامة للزراعة والثروة السمكية.

١٦ - الإدارة العامة للإطفاء.

١٧ - الإدارة العامة للجمارك.

مادة رابعة: يجوز منح المستثمر المرخص له في بناء وتجهيز وتشغيل مبنى الركاب في مطار الكويت الدولي نسبة لا تجاوز (٥٪) من رسم خدمات الركاب المستخدمين لهذا المبنى، بشرط الالتزام الكامل بتحقيق مستويات الخدمة المطلوبة

Disabilities and Low No.(18) of year 2016 for the Elderly Social care.

2- The deportees by order of the competent authorities.

3- Infants under two years of age.

c- Diplomats and employees belonging to the following national entities whose job nature or duties demand to enter airport airside or restricted areas are exempted from the entry permit charges:

1- Amiri Diwan.

2 - Crown Prince's Diwan.

3-Cabinet or Ministers Diwan.

4- The Conuncil of Ministers.

5- National Assembly.

6- Directorate General. of Civil Aviation.

7- Ministry of Foreign Affairs.

8- Ministry of Interior Affairs.

9- Ministry of Defense.

10- Ministry of Health.

11- Ministry of Information.

12- Ministry of Justice.

13- Ministry of Commerce and Industry.

14- Ministry of Public Works.

15- Public Authority for Agriculture Affairs and Fish Resources.

16- General Administration of Firefighting.

17- General Administration of Customs.

Article (4): An investor who builds and operates a new passenger terminal at Kuwait International Airport may be granted a maximum of %5 of Airport Passenger Services Carge paid by passengers using that terminal provided

وفقاً للقواعد الدولية وما أقره الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) وطبقاً لأحكام العقد المبرم مع الإدارة العامة للطيران المدني على أن يحرم من الحصول على النسبة المشار إليها في حالة المخالفة.

مادة خامسة: تفرض على المنتفع غرامة بواقع (١٥٪) من إجمالي قيمة الرسوم المقررة حال تأخره في السداد لمدة تجاوز (٣٠) يوماً من تاريخ الاستحقاق.

ويجوز للإدارة العامة للطيران المدني تعليق تقديم الخدمات للمنتفع المتأخر في السداد لمدة تجاوز (٩٠) يوماً من تاريخ الاستحقاق، دون الإخلال بالجزاءات الأخرى المنصوص عليها في لوائح تنظيم العمل بالإدارة والقرارات الصادرة عنها.

مادة سادسة: يفوض رئيس الإدارة العامة للطيران المدني في إضافة خدمات جديدة وفي تعديل فئات مقابل الخدمات الواردة بالجداول المرفقة.

ويجوز بقرار من رئيس الإدارة العامة للطيران المدني تقرير نسبة خصم على رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة لبعض شركات ومؤسسات الطيران العاملة في دولة الكويت، بما لا يجاوز نسبة (٣٠٪) من قيمة الرسم، وذلك بعد العرض على الوزير المختص.

مادة سابعة: ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ويلغى كل نص يخالف أحكامه ويعمل به اعتباراً من ٢٠١٩/٤/١.

خالد ناصر الروضان
وزير التجارة والصناعة
ووزير الدولة لشئون الخدمات

he maintain a level of services standard to conform to international standards, especially IATA's Level of Service, and provided he abide by his contractual obligations with Kuwait DGCA. If he fails to do so, Kuwait DGCA may stop granting him that percentage.

Article (5): There will be %15 late payment fee levied on the applicable charges late payers in case late payment exceeds (30) days of the due date.

The Directorate General of Civil Aviation has the right to suspend its serviced of late payers in case late payment exceeds (90) days from the due date after approval from the competent Minister.

Article (6) : The President of Directorate General of Civil Aciation is mandater to add new service charges and amend any of the prescribed charges listed in the attached tables.

The President of Directorate General of Civil Aciation may also decide to grant discount of maximum (%30) of the service charges to operating airlines at Kuwait International Airport after a consent from the competent Minister.

Article (7): This resolution shall be published in the official gazette, any text contrary to its provisions shall be repealed and it shall enter into force as of 1/4/2019.

Khaled Nasser Al-Roudan
Minister Of Commerce And Industry
Minister Of State For Service Affairs

جدول (١) الرسوم مقابل خدمات الملاحة الجوية Table (1) Air Navigation Service Charges			
NO.	الرسم Charge	القيمة KD	الملاحظات Remarks
1	رسم الاقتراب Approach		الرحلات القادمة فقط (مرحلة ما قبل الهبوط) For inbound flights only Based on mazimum take-off weight
		20	0 to 45 TON
		30	46 to 80 TON
		40	81 to 400 TON
		50	over 400 TON
2	رسم الهبوط والإنارة Landing & Lighting	1.200	دينار ومائتان فلس لكل طن من الحد الأقصى لوزن الطائرة عند الإقلاع For each ton of the aircraft maximum take-off aircraft weight MTOW
3	رسم انتظار الطائرات Parking		- أول ساعتين مجاناً (4 ساعات لطائرات الشحن) 1 - الطائرات ذات الحجم الضيق: 10 دنانير لكل ساعة إضافية. 2 - الطائرات ذات الحجم العريض: 15 دينار لكل ساعة إضافية. - First 2 hours are free (4 Hours for Freighters) 1- KD 10 for every extra hour or narrow body aircraft. 2- KD 15 for every extra hour or wide body aircraft.
4	بناء المساجد (شامل الإنارة ونوع الإنارة حسب شروط الملاحة الجوية)	100	كشف موقعي وتحديد إحداثيات وموافقة مبدئية للبناء Building Mosque Site Survey and lighting based on Aviation regulations.
5	بناء المباني (شامل الإنارة ونوع الإنارة شروط الملاحة الجوية)	400	كشف موقعي وتحديد إحداثيات وموافقة مبدئية للبناء Building Mosque Site Survey and lighting based on Aviation regulations.
6	بناء مهابط الطائرات العامودية (شامل الإنارة ونوع الإنارة وتحديد المساحة حسب شروط الملاحة الجوية)	500	كشف موقعي وتحديد إحداثيات وموافقة مبدئية للبناء Building Mosque Site Survey and lighting based on Aviation regulations.

جدول (٢) الرسوم مقابل خدمات إدارة الأجهزة الملاحية Table (2) Air Navigation Equipment Charges			
NO.	الرسم Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات Remarks
1	تمديد خطوط داخلية في مباني الركاب عن طريق بدالة المطار Install internal extensions in the passengers terminal	150 (أول مرة) 80 (اشتراك سنوي) 150 for the first time and 80 annually	للخط الواحد سواء كانت ألياف ضوئية أو كوبر For each fiber or copper cble
2	تمديد خط خارجي عن طريق مناهيل الطيران المدني Install external extensions via Civil Aviation manholes	1.500 للمتر للتمديد أول مرة 10٪ سنوياً للتجديد 1.500 per meter for the first time, and %10 annually for renewal	للخط الواحد سواء كانت ألياف ضوئية أو كوبر For each fiber or copper cble
3	تمديد خط هاتف داخلي Tie up internal phone line	120 أول مرة - 60 سنوياً للتجديد 120 for the first time and 60 for annually renewal	
4	تركيب جهاز هاتف Setup new landline phone	60	
5	خط AFTN/AMHS AFTN/AMHS Line	300 سنوياً غير شامل تكلفة التركيب 300 annually excluding setup charge	للجهات الحكومية غير الطيران المدني For govenment offices
6	اشتراك AFTN portal عن طريق الانترنت لإرسال Flight Plan AFTN portal subscription via internet for sending and managing FPL	150 اشتراك سنوي 150 annually	
7	اشتراك جهاز اتصال لاسلكي UHF (Walkie talkie) UHF (Walkie talkie) subscription	500 اشتراك أول سنة و200 للتجديد 500 for the first time and 200 for annually renewal	

جدول (٣) الرسوم مقابل خدمات الأرصاد الجوية Table (3) Meteorological Service Charges			
NO.	الرسم Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات Remarks
1	المناخ والحياة Weather and life	12	
2	الغبار والعواصف الترابية في الكويت Dust and storms	12	
3	المناخ بالإنجليزية Climate (English)	12	
4	التقرير السنوي (كتاب) Annual report (book)	24	
5	التقرير الشهري Monthly report	10	
6	ملخصات مناخية (مطار الكويت ٦٢ و٨٢) Climate summaries (Kuwait Airport 62 & 82)	40	
7	الطقس والمناخ في الكويت Climate and weather in Kuwait	10	
8	الاشتراك في دليل الطيران الكويتي Subscription in Kuwait Aviation guide	25	
9	المعلومات المناخية والنشرات الجوية Meteorological data	5	بيانات ساعية (24 ساعة) من 1 إلى 2 عنصر Hourly data (24 hrs) 1-2 elements
		10	بيانات ساعية (24 ساعة) من 3 إلى 4 عنصر Hourly data (24 hrs) 3-4 elements
		15	بيانات ساعية (24 ساعة) أكثر من 4 عناصر Hourly data (24 hrs) more than 4
		10	بيانات شهرية (30 يوم) من 1 إلى 2 عنصر Monthly data (30 day) 1-2 elements
		30	شهرية (30 يوم) أكثر من 4 عناصر Monthly data (30 day) more than 4
		10	بيانات سنوية (12 شهر) من 1 إلى 2 عنصر Yearly data (12 months) 1-2 elements
		15	بيانات سنوية (12 شهر) من 3 إلى 4 عناصر Yearly data (12 months) 3-4 elements
		30	بيانات سنوية (12 شهر) أكثر من 4 عناصر Yearly data (12 Months) more than 4 elements

جدول (٤) الرسوم التشغيلية مقابل خدمات إدارة العمليات وإدارة الهندسة Table (4) Airport Termminal Operation Charges			
NO.	الرسم Charge	القيمة KD	الملاحظات Remarks
1	استعمال جسور نقل الركاب PASSENGERS BOARDING BRIDGE	50	
2	ميزان أمتعة الركاب Passengers check-in	1	تضاف على تذكرة السفر To be added to air ticket
3	خدمات المطار والركاب Airport and Passengers Service	8	تضاف على تذكرة السفر To be added to air ticket
4	ترانزيت الركاب Passengers Transfer	1	تضاف على تذكرة السفر To be added to air ticket
5	استعمال وحدة تلفاز ومحطة استقبال وتلفزيون إعلان عن رحلات Station, monitor and TV for flight display	600 سنوياً	
6	استعمال جهاز تلفزيون إعلان عن الرحلات TV for flight display	450 سنوياً	
7	تسجيل جديد لتاكسي المطار Airport Taxi registration	20	
8	تجديد تسجيل تاكسي المطار Airport Taxi registration annual renewal	10	
9	إصدار بدل فاقد أو تالف لإشارة المطار Replacement of airport taxi car badge	5	
10	إصدار تصريح دائم (ملصق) لدخول السيارات إلى ساحة المطار Airside permanent permission for vehicles	10	
11	استبدال اللوحات الخاصة بالسيارات والمعدات المستخدمة في ساحة المطار من قبل شركات الطيران - باللوحات التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني Replacement of vehicles number plate to access airside	20	

تابع جدول (٤) الرسوم التشغيلية مقابل خدمات إدارة العمليات وإدارة الهندسة Table (4) Airport Termminal Operation Charges			
NO.	الرسم Charge	القيمة KD	الملاحظات Remarks
12	إصدار تصريح دخول دائم (سنوي) للأفراد إلى ساحة المطار والمناطق المحظورة، مع إعفاء الجهات الحكومية والجهات الخدمية التي تعمل تحت مظلتها داخل المطار، واعفاء البعثات الدبلوماسية. Issuing a permanent entry permit (annually) for the staff to the airside and restricted areas. (Government bodies and all parties providing services to them at the airport and diplomatic missions are exempted)	15	
13	إصدار تصريح دخول دائم (سنوي) بدل فاقد أو تالف للأفراد إلى ساحة المطار والمناطق المحظورة. Issuing a permanent entry permit (annually) in lieu of lost or damaged permit for the staff to the airside and restricted areas.	20	
14	إصدار تصريح دخول مؤقت للأفراد إلى ساحة المطار والمناطق المحظورة، مع اعفاء الجهات الحكومية والجهات الخدمية التي تعمل تحت مظلتها داخل المطار، واعفاء البعثات الدبلوماسية. Issuing a temporary entry permit for the staff to the airside and restricted areas. (Government bodies and all parties providing services to them at the airport and diplomatic missions are exempted)	10	
15	إصدار تصريح دخول مؤقت بدل فاقد أو تالف للأفراد إلى ساحة المطار والمناطق المحظورة. Issuing a temporary entry permit in lieu of lost or damaged for the staff to the airside and airside and restricted areas.	15	
16	إضافة مناطق أو تعديل على بيانات التصريح adding areas or modifying permit data	3	

تابع جدول (٤) الرسوم التشغيلية مقابل خدمات إدارة العمليات وإدارة الهندسة Table (4) Airport Termminal Operation Charges			
NO.	الرسم Charge	القيمة KD	الملاحظات Remarks
17	إصدار هوية تعريفية للمناطق الغير محظورة. مع اعفاء الجهات الحكومية والجهات الخدمية التي تعمل تحت مظلتها داخل المطار. Issuing an identification for non- restricted areas (Government bodies and all parties providing services to them at the airport)	3	
18	إصدار هوية تعريفية لسائقي أجرة المطار Issuing an identification for airport taxi	3	
19	دخول سيارات نقل الشحنات الحيوانية إلى ساحة المطار permission for livestock truck to access airside	50	1000 دينار كويتي تأمين 1000 KD Insurance
20	ترك المخلفات الخاصة بالشحنات الحيوانية Trash left behind by livestock truck	100	
21	ترك الأخشاب والأقفاص الخاصة بالشحنات الحيوانية Other wooden plates left behind by livestock truck	300	
22	إصدار التصاريح المؤقتة لدخول سيارات الصالون إلى ساحة المطار Temporary permit for saloon car to access airside	5	
23	إصدار التصاريح المؤقتة لدخول الشاحنات الثقيلة والرافعات إلى ساحة المطار Temporary permit for heavy duty vehicles	10	

جدول (٥) الرسوم الإدارية مقابل خدمات إدارة النقل الجوي
Table (5) Administrative Charge of Air Transport Department

NO.	الرسم Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات Remarks
1	إصدار موافقة مبدئية للترخيص لأشخاص السوق Issuance of license preliminary approval	500	
2	إصدار الموافقة النهائية للترخيص Issuance of final license approval	500	
3	الموافقة على تجديد الترخيص License renewal	300	
4	تغيير العنوان فقط Address change request	300	
5	إضافة على الترخيص Request to add new information	300	
6	إصدار موافقة لتأسيس شركة خدمات طيران Issuance of approval to set up aviation services company	500	
7	تغيير عنوان شركة خدمات طيران Address change of aviation services company	300	
8	إصدار موافقة لترخيص مكتب إداري Issuance of approval to administration office	100	
9	الموافقة على طلب التنازل وتحويل الملكية Approval of ownership change	500	
10	الموافقة على تغيير (دخول أو خروج) الشركاء Approval of add or delete partner(s)	100	
11	تسجيل وكالة عن شركة طيران Registration of an airlines GSA	100	
12	إصدار شهادة لمن يهمه الأمر Issuance of "to whom it may concern" certificate	10	
13	دراسة طلب تشغيل رحلات جماعية Examine a request of tours GIT	50	يحصل مبلغ تأمين 500 دينار 500 KD insurance
14	موافقة إنشاء (موقع إلكتروني، تطبيق هاتف، وسائل تواصل اجتماعي) للسياحة والسفر Approval of establishing (Website, Phone app, social media) for travel and tourism	500	
15	موافقة تجديد تصاريح الشركات المنتهية Approval to renew corporates expired license	300	لا يتجاوز 30 يوم

جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران
Table (6) Aviation Safety Department Charges

Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
1 - Charges for Aerial Works Certificates:		**١ - رسوم شهادة الاستخدام الجوي:**
1- Issuance of Certificate.	220	١ - إصدار الشهادة.
2- Renewal (Two Years).	220	٢ - تجديد الشهادة (لمدة سنتين).
3- Amendment request.	100	٣ - تعديل شهادة الاستخدام الجوي.
2 - Charges for Air Operator Certificates:		**٢ - رسوم إصدار شهادة مشغل جوي:**
1- When an application is made for the grant of an Air Operator's Certificate the applicant shall pay the amount specified below as appropriate to the Maximum Taxi Weight Approved (MTWA) of each type of aircraft specified in the application (Minimum of 5000 KD):		١ - إصدار شهادة مشغل جوي على حسب الوزن بالكيلوجرام للطائرة لكل نوع من الطائرات المحددة للتشغيل (بحد أدنى ٥٠٠٠ د.ك):
a. Not exceeding 2000 KG.	1450	(أ) ما لا يتجاوز ٢٠٠٠ كيلوجرام.
b. Exceeding 2000 KG but not exceeding 15000 KG.	2200	(ب) ما يتجاوز ٢٠٠٠ كيلوجرام ولكن لا يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلوجرام.
c. Exceeding 1500 KG.	2750	(ج) ما يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلوجرام.
2- AOC Renewal Charges (Two Years Validity).	4000	٢ - رسوم تجديد شهادة مشغل جوي (لمدة سنتين).
3- When an application is made for the addition of new aircraft type		٣ - إضافة نوع طائرة جديد لشهادة مشغل جوي على حسب الوزن بالكيلوجرام:
a. Not exceeding 2000 KG.	1450	(أ) ما لا يتجاوز ٢٠٠٠ كيلوجرام.
b. Exceeding 2000 KG but not exceeding 15000 KG.	2200	(ب) ما يتجاوز ٢٠٠٠ كيلوجرام ولكن لا يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلوجرام.
c. Exceeding 1500 KG.	2750	(ج) ما يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلوجرام.
4 - Application to vary the operating region or regions specified in the certificate.	750	٤ - طلب تغيير إقليم أو أقاليم التشغيل المحددة في الشهادة.
5- Application to alter the company mame or trading name specified in the certificate.	200	٥ - طلب تغيير اسم الشركة أو الاسم التجاري المحدد في الشهادة.
6- Application to change the Accountable Manager.	200	٦ - طلب تغيير المسؤول الإداري.
7- Application to alter the Air Operator Certifcate or Operations Specifications Certificate (for each aircraft type).	400	٧ - تعديل شهادة مشغل جوي أو شهادة مواصفات التشغيل (لكل نوع طائرة).
8 - Light Sport Aircraft (L.S.A)		٨ - الطائرات الرياضية الخفيفة:
a) Light Sport Aircraft (L.S.A) Club Certivicate (Lssue/Renewal)	500	أ - إصدار شهادة نادي طائرات رياضية خفيفة.
a) Light Sport Aircraft (L.S.A) Club Certivicate (Renewal)	400	ب - تجديد شهادة نادي طائرات رياضية خفيفة.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
3- Charges for Aircraft Registration:		**٣ - رسوم تسجيل الطائرات:**
1- Grant of Aircraft Certificate of Registration in respect of each 500 KG, or part thereof, of the MTOW (Minimum of 200 KD).	10	١ - إصدار شهادة تسجيل طائرة لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (بحد أدنى ٢٠٠ د.ك).
2- Application to Amend the C of R.	200	٢ - تعديل شهادة التسجيل.
3- Application for new Aircraft type Certificate acceptance.	500	٣ - طلب الموافقة على نوع طائرة جديد.
4- Application for Charges of ownership.	500	٤ - طلب تغيير المالك.
5- Issuance of LOU or IDERA	200	٥ - طلب إصدار كتاب تعهد بإلغاء تسجيل طائرة أو وكالة غير قابلة للإلغاء.
4- Charges for Certificate of Airworthiness:		**٤ - رسوم شهادة صلاحية طيران:**
1- Issuance in respect of each 500KG, or part thereof, of the MTOW (Minimum of 200 KD).	35	١ - إصدار - لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (بحد أدنى ٢٠٠ د.ك).
2- Renewal in respect of each 500KG, or part thereof, of the MTOW (One Year Validity) (Minimum of 200 KD).	30	٢ - تجديد - لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (لكل سنة) (بحد أدنى ٢٠٠ د.ك).
3- Certificate of Airworthiness for Export:		٣ - شهادة الصلاحية للتصدير:
a- Issuance in respect of each 500KG, or part thereof, of the MTOW (expired C of A).	50	(أ) لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (الشهادة منتهية الصلاحية).
b- Issuance in respect of each 500KG, or part thereof, of the MTOW (Valid C of A).	35	(ب) لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (الشهادة صالحة).
4- Application to alter the certificate of Airworthiness.	200	٤ - تعديل شهادة صلاحية طيران.
5- Charges for Special Flight Permit:		**٥ - رسوم تصريح طيران بدون شهادة صلاحية:**
- Issuance or Alteration fo a certificate.	500	- إصدار أو تغيير.
6- Charges for Aircraft Leasing - "Dry Lease":		**٦ - رسوم تأجير الطائرات - التأجير الجاف:**
1- Application to Dry Lease Kuwaiti Registered Aircraft by foreign Air Operator.	2000	١ - طلب تأجير طائرة كويتية للتشغيل من قبل مشغل أجنبي.
2- Application to add an aircraft in a valid lease agreement.	500	٢ - طلب إضافة طائرة في عقد تأجير ساري المفعول.
3- Application to extend a lease agreement.	500	٣ - طلب تمديد مدة عقد الإيجار.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
7- Charges for Aircraft Leasing - "Wet Lease":		**٧ - رسوم تأجير الطائرات - التأجير الرطب:**
1- Application to Wet Lease a Kuwaiti Registered Aircraft to a foreign Air Operator.	11000	١ - طلب تأجير طائرة كويتية مسجلة مع طاقمها لتشغيلها من قبل مشغل أجنبي.
a- Application to extend Lease agreement.	1100	أ - طلب تمديد عقد إيجار.
b- Application to wet Lease a Kuwaiti Registered Aircraft on AD-HOC basis (Not Exceeding 5 days)	1100	ب- طلب تأجير طائرة كويتية مسجلة مع طاقمها (لمدة لا تتجاوز ٥ أيام).
2- Application to wet Lease a Foreign Registered Aircraft to a Kuwaiti Air Operator.	5500	٢ - طلب تأجير طائرة أجنبية مسجلة مع طاقمها لتشغيلها من قبل حامل شهادة مشغل جوي كويتي.
a- Application to extend Lease agreement.	550	أ- طلب تمديد عقد إيجار.
b- Application to wet Lease Foreign Registered aircraft on AD-HOC basis (Not Exceeding 5 days)	550	ب - طلب تأجير طائرة أجنبية مسجلة مع طاقمها (لمدة لا تتجاوز ٥ أيام).
8- Charges for Registered of Aircraft Mortgages:		**٨ - رسوم تسجيل رهنيات الطائرات:**
1- Where the sum secured by the mortgage does not exceed 50.000 KD.	100	١ - في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن لا يزيد عن ٥٠,٠٠٠ د.ك.
2- Where the sum secured by the mortgage exceed 50.000 KD but does not exceed 2.500.000KD.	300	٢ - في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن يزيد عن ٥٠,٠٠٠ د.ك ولا يزيد عن ٢,٥٠٠,٠٠٠ د.ك.
3- Where the sum secured by the mortgage exceed 2.500.000 KD but does not exceed 10.000.000KD.	500	٣ - في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن يزيد عن ٢,٥٠٠,٠٠٠ د.ك. ولا يزيد عن ١٠,٠٠٠,٠٠٠د.ك.
4- Where the sum secured by the mortgage exceed 10.000.000KD.	1000	٤ - في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن يزيد عن ١٠,٠٠٠,٠٠٠د.ك.
4- Where the mortgage exceed to be registered does not specify the amount of the sum secured.	1000	٥ - في حالة أن الرهن المسجل لا يحدد مبلغ الضمان.
6- Upon receiving an application for the registered of a mortgage of more than one aircraft, the applicant shall pay acharge calculated in accordance with (1) to (5) for the first aircraft and for each additional aircraft a charge of.	100	٦ - عند استلام طلب تسجيل رهن لأكثر من طائرة تطبق الرسوم من ١ إلى ٥ على الطائرة الأولى والمبلغ التالي لكل طائرة إضافية.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
9- Charges for permission to operate Extended Diversion Time Operations (EDTO):		**٩ - رسوم شهادة تشغيل الوقت المحول الممتد للطائرات:**
1- Issuance of Certificate.	2200	١ - إصدار الشهادة.
2- Application to extend the EDTO operational time limit.	200	٢ - طلب تغيير المدة الزمنية للتشغيل الممتد في الشهادة.
3- Amendment Request.	200	٣ - تعديل.
10- Charges for Electronic Flight Bag (EFB)		**١٠ - رسوم حقيبة الطيران الإلكترونية**
1) Application for the approval of EFB (phase 1 to phase 4).	600	١) طلب إصدار شهادة حقيبة طيران الإلكترونية (مرحلة ١ إلى مرحلة ٤).
2) Initial issuance of EFB approval in an AOC.	800	٢) طلب إصدار أولي لشهادة حقيبة الطيران الإلكترونية لمشغل جوي.
3) Amendment Request.	200	٣) طلب تعديل.
11- Charges for Approved Maintenance Organization (AMO):		**١١ -رسوم اعتماد مؤسسة صيانة الطائرات:**
1- Issuance of AMO Approval.	1500	١ - إصدار شهادة مؤسسة صيانة الطائرات.
2- Renewal of AMO Approval (Two Years).	1200	٢ - تجديد الشهادة (لمدة سنتين).
3- Application to amend or extend the Scope of Approval.	400	٣ - توسعة أو تغيير درجة أو تغيير نطاق الاعتماد.
4- Application for additional location/ station/ change of location.	400	٤ - طلب إضافة مكان / محطة / تغيير موقع.
5- Application to change the Company Name, Trading Name, Location or any other alteration to the Certificate or its Annexes.	200	٥ - تغيير اسم مؤسسة الصيانة أو الإسم التجاري أو الموقع أو أي تعديل آخر على الشهادة أو ملحقاتها.
6- Request for one time approval only.	100	٦ - طلب الموافقة المباشرة لمرة واحدة.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
12- Charges for Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO):		**١٢ - رسوم اعتماد مؤسسة تدير استمرارية صلاحية الطائرات:**
1- Issuance of CAMO Approval.	1200	١ - إصدار شهادة مؤسسة تدير استمرارية صلاحية الطائرات.
2- Renewal of CAMO Approval (Two Years).	1000	٢ - تجديد الشهادة (لمدة سنتين).
3- Application to amend or extend the Scope of Approval.	400	٣ - توسعة أو تغيير درجة أو تغيير معدل الاعتماد.
4- Application for additional location/ change of location.	400	٤ - طلب إضافة مكان أو تغيير موقع.
5- Application to change the Company Name, Trading Name, or any other alteration to the certificate or its Annexes.	200	٥ - تغيير اسم المؤسسة أو الاسم التجاري أو أي تعديل آخر على الشهادة أو ملحقاتها.
13- Charges for Approved of Modifications, Repairs...etc. of aircraft:		**١٣ - رسوم إعتماد التعديلات، التصليحات وخلافه للطائرات:**
1- Major Modification (repaired by an approved source).	250	١ - رسوم خاصة بتعديلات أساسية للطائرات (من مصدر معتمد).
2- Major Repair (repaired by an approved source).	250	٢ - رسوم خاصة تصليحات أساسية للطائرات (من مصدر معتمد).
3- Minor Modification (prepared by an un-approved source).	400	٣ - رسوم خاصة بتعديلات ثانوية للطائرات (من مصدر غير معتمد).
4- Minor Repair (prepared by an un-approved source).	400	٤ - رسوم خاصة تصليحات ثانوية للطائرات (من مصدر غير معتمد).
5- Minor Modification (prepared by an approved source).	250	٥ - رسوم خاصة بتعديلات ثانوية للطائرات (من مصدر معتمد).
6- Minor Repair (prepared by an approved source).	250	٦ - رسوم خاصة تصليحات ثانوية للطائرات (من مصدر معتمد).

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
14- Charges for Personel /individual Licensing:		**١٤ - رسوم تراخيص الأفراد:**
1- Grant, Renewal or Replacement of Flight Deck Crew Licensing:		١ - إصدار أو تجديد أو تبديل (بدل فاقد أو تالف) تراخيص طاقم قيادة الطائرة:
a) Airline Transport Pilot's License ATPL (Ten Years).	200	أ- رخصة طيار نقل جوي (لمدة عشر سنوات).
b) Commercial Pilot's License CPL (Ten Years).	200	ب- رخصة طيار تجاري (لمدة عشر سنوات).
c) Private Pilot's License CPL (Ten Years).	100	ج- رخصة طيار خاص (لمدة عشر سنوات).
d) Flight Engineer's License (Ten Years).	200	د- رخصة مهندس طيران (لمدة عشر سنوات).
e) Validation of CPL or ATOPL (Certificate of Validation Valid for One Year).	50	هـ- شهادة تصديق لرخصة طيار تجاري أو طيار نقل جوي (لمدة سنة).
f) Inclusion of a second or subsequent Aircraft Type Rating.	40	و- إدراج نوع طائرة جديد في معايير الطائرات.
g) Changing the entry for a type of aircraft in the Aircraft Type Rating.	40	ز- تغيير العقد لنوع الطائرة في معايير الطائرات.
h) Inclusion of an Authorised Examiner Certificate.	60	ح- إدراج شهادة ممتحن معتمد.
i) Alteration or Amendment to the Authorised Examiner Certificate.	30	ط- تغيير شهادة ممتحن معتمد.
j) Inclusion of Instrument Rating.	30	ي- إدراج معايير كفاءة إستخدام الآلات الدقيقة في الطائرة.
k) Inclusion of a Towing Rating.	30	ك- إدراج معايير قطر.
l) Examination, Test or Assessment for the Grant or Extension of a License.	50	ل- تقييم الفحوصات والاختبارات لإصدار أو تمديد الرخصة.
2- cabin Crew Member (CMC) Certificate:		٢ - رسوم شهادة فرد من طاقم الطائرة (CMC):
a) Grant.	20	أ- إصدار.
b) Renewal (Two Years).	20	ب- تجديد (لمدة سنتين).
c) Replacement.	20	ج- تبديل (بدل فاقد أو تالف).

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
3) Attestation for cabin crew License		٣ - أفراد طاقم الضيافة (Attestation)
a) Grant.	30	أ) إصدار.
b) Renewal.	30	ب) تجديد.
c) Replacement (lost/damaged).	30	ج) تبديل (بدل فاقد أو تالف)
4- Aricraft Maintenance Engineers:		٤ - رسوم رخصة مهندسي صيانة الطائرات:
a) Grant, Renewal, Extension, conversion or Replacement of AME License (Five Years)	100	أ- إصدار أو تجديد أو تمديد أو تحويل أو تبديل (بدل فاقد) رخصة بدون نوعية تصنيف (لمدة خمس سنوات).
b) Validation of AME License (Certificate of Validation Valid for One Year).	50	ب- شهادة تصديق لرخصة مهندس صيانة طائرات (لمدة سنة).
c) Inclusion of Aircraft Type Rating.	25	ج- مقابل إدراج نوعية طائرة.
d) Examination, Test or Assessment for the Grant of Extension of a License.	30	د- مقابل فحص أو اختبار أو الإعادة لكل فئة.
e) Change of details	30	هـ- تغيير التفاصيل.
f) Verification	20	و- التحقق.
g) Limitation removal from basic license.	20	ز- إزالة القيود من الرخصة الأساسية.
h) Limitation removal from type license	20	ح- إزالة القيود من الرخصة المصنفة.
i) Category "A" Aircraft Maintenance License (Issue/ Renewal)	50	ط- إصدار / تجديد رخصة صيانة طائرات (أ)
5- Flight Dispatcher/ Flight Operations Officer Certificates:		٥ - رسوم شهادة مرحل جوي / ضابط عمليات طيران:
- Grant, Renewal or Replacement (Two Years).	40	- إصدار أو تجديد أو تبديل (بدل فاقد) (مدة الصلاحية سنتين).
6- Unmanned Aircraft systems		٦ - طائرة بدون طيار
a) Unmanned Pilot (CAT B/C) Licence (Issue/ Renewal)	30	أ) رخصة طيار لطائرة بدون طيار للفئة (ب/ج).
b) Unmanned Operator (UOC) Certificate (Issue/ Renewal) (Two Years).	500	ب) شهادة مشغل طائرات بدون طيار لمدة سنتين.
c) Unmanned Aircraft Registration	20	ج) تسجيل طائرة بدون طيار.
7- Light Sport Aircraft (LSA) Pilot Licence (Issue/ Renewal), (Two Years).	20	٧ - طلب رخصة طيار طائرات رياضية خفيفة (لمدة سنتين).

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران
Table (6) Aviation Safety Department Charges

Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
15- Charges for Flight Simulators / FBT:		**١٥ - رسوم إعتماد محاكي الطيران:**
a) Grant of Flight Simulators Approval.	3500	أ- إصدار شهادة إعتماد جهاز محاكي جديد لأول مرة.
b) Grant of Flight Simulators Approval to an Approvad FS by a DGCA recognized organization.	600	ب- إصدار شهادة إعتماد جهاز محاكي معتمد من قبل جهة معترف بها من الإدارة العامة للطيران المدني.
c) Renewal of the Approval (Calculated on monthly basis)	600	ج- تجديد الشهادة (يحسب على حسب الأشهر المجددة).
d) Application to Amend the Approval Certificate.	200	د- تعديل الشهادة.
16- Charges for Training Organzations:		**١٦ - رسوم إعتماد كليات تدريب الطيران:**
1- Approved Training Organzations:		١ - كليات تدريب الطيارين:
a) Grant of an ATO Approval.	2500	أ- إصدار شهادة إعتماد كلية تدريب الطيارين التجاريين وكفاءة استخدام الآلات الدقيقة.
b) Renewal (Two Years).	2000	ب- تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).
c) Application to amend or extend the scope of approval.	400	ج- توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.
2- Part 147 Training Organizations:		٢ - كليات تدريب مهندسي صيانة الطائرات:
a) Grant of a Part 147 Training Organizations Approval.	1500	أ- إصدار شهادة إعتماد كلية تدريب مهندسي صيانة الطائرات.
b) Renewal (Two Years).	1200	ب- تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).
c) Application to amend or extend the scope of approval.	200	ج- توسعة أو تغيير درجة أو تغيير نطاق الاعتماد.
d) Application for change of details or post holder (including Accountable manager)	200	د- طلب تغيير التفاصيل أو البريد (بما في ذلك المدير المسؤول).
e) Application for training program approval.	200	هـ- طلب الحصول على موافقة برنامج تدريبي.
f) Application for one time direct approval only.	200	و- طلب الموافقة المباشرة لمرة واحدة فقط.
3- Air Navigation Training Organizations:		٣ - كليات تدريب خدمات الملاحة الجوية:
a) Grant of an Air Navigation Training Organizations Approval.	1000	أ- إصدار شهادة اعتماد كلية تدريب خدمات الملاحة الجوية.
b) Renewal (Two Years).	800	ب- تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).
c) Application to amend or extend the scope of approval.	200	ج- توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.
4- Dangerous Goods Training Organizations:		٤ - كليات تدريب نقل المواد الخطرة:
a) Grant of a Dangerous Goods Training Approval.	1000	أ- إصدار شهادة إعتماد كلية تدريب نقل المواد الخطرة.
b) Renewal (Two Years).	800	ب- تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).
c) Application to amend or extend the scope of approval.	200	ج- توسعة أو تعديل درجة أو تغيير مدى الاعتماد.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
5- Aviation Security Training Organizations:		٥ - كليات تدريب أمن الطيران:
a) Grant of an Aviation Security Training Organizations.	1000	أ- إصدار شهادة إعتماد كلية تدريب أمن الطيران.
b) Renewal (Two Years).	800	ب- تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).
c) Application to amend or extend the scope of approval.	200	ج- توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.
6- Ground Handling Training Organzations		٦ - كليات تدريب شركات المناولة الأرضية
a) Grant of an (GHO) Training Organzations.	1000	أ- إصدار شهادة إعتماد كلية تدريب خدمات أرضية.
b) Renewal (Two Years).		
c) Application to amend or extend the scope of approval.	800	ب- تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).
	200	ج- توسعة أو تغير درجة أو مدى الاعتماد.
7- Additional/ change of location for ATOs	400	٧ - طلب إضافة أو تغير موقع لكليات التدريب.
8- Charges for other Amendments and Alterations to Training Organzations Approvals.	100	٨ - رسوم تعديل شهادات الاعتماد لجميع أنواع كليات التدريب.
9- Approvals of Type Differences Courses.	50	٩ - رسوم إعتماد دورة الاختلافات في فئة نوع الطائرة.
10- English Language		١٠ - اللغة الإنجليزية
a) Proficiency Endorsement (Issue / Renewal)	10	أ) التصديق على شهادة الكفاءة (اصدار / تجديد).
b) Acceptance / Approval of English Language Proficiency Org. (Issue / Renewal)	200	ب) قبول / الموافقة مؤسسة إتقان اللغة الإنجليزية (إصدار / تجديد)
17- Charges for Aircraft Dealer's Certificate:		**١٧ - رسوم شهادة موزع طائرات:**
1- Grant of an Aircraft Dealer's Certificate	300	١ - إصدار شهادة موزع طائرات.
2- Renewal (Two Years).	300	٢ - تجديد الشهادة (لمدة سنتين).
3- Charges for Amendment or Alterations to the Certificate.	200	٣ - رسوم تعديل أو تغيير بيانات الشهادة.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران Table (6) Aviation Safety Department Charges		
Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
18- Charges for the Transportation of Dangerous Goods:		**١٨ - رسوم اعتماد نقل مواد خطرة:**
1- Grant of a Transportation of Dangerous Goods Approval Certificate.	800	١ - إصدار شهادة نقل مواد خطرة.
2- Renewal (Two Years).	800	٢ - تجديد الشهادة (لمدة سنتين).
3- Application to extend or vary the class rating, change of sector, location or any other alterations.	200	٣ - تغيير قطاع أو موقع أو بنود إعتماد أو أية تعديل آخر.
4- Approvals for DGR shipment by air to / from KIA	25	٤ - تدقيق وترخيص طلب نقل شحنات المواد الخطرة جوا (من والى مطار الكويت الدولي)
19- Charges for Aerodrome Certification and security.		**١٩ - رسوم ترخيص المطارات والنظم الأمنية:**
1- Grant of Helipad Approval.	200	١ - إعتماد مهبط طائرة عمودية (Helipad).
2- Renewal (Two Years).	150	٢ - تجديد إعتماد مهبط طائرة عمودية (لمدة سنتين).
3 - Grant of Aerodrome Approval	1000	٣ - إعتماد مطار.
4- Renewal of Aerodrome Approval for Two Years (outside the State of Kuwait).	800	٤ - تجديد إعتماد مطار لمدة سنتين (خارج دولة الكويت).
5- Charges for AVSEC Staff Certifficate		٥ - رسوم ترخيص الأفراد في مجال أمن الطيران:
a) Initial Issue.	20	أ) إصدار أول.
b) Renewal (2 years).	20	ب) تجديد لمدة سنتين.
c) Replacement.	20	ج) تبديل بدل فاقد أو تالف.

تابع جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران
Table (6) Aviation Safety Department Charges

Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	الرسم
20- Ground Handing Operations (GHO)		**٢٠ - إعتماد خدمات أرضية**
1- Application for Initial approval.	1000	١ - طلب إعتماد أول مرة.
2- approval Renewal (2 years).	800	٢ - طلب تجديد إعتماد (سنتان).
3- Amendments	200	٣ - أي تعديلات أو إضافات على الإعتماد.
4- GHO Acceptances out of Kuwait.	200	٤ - الموافقة على خدمات أرضية خارج الكويت.
21- General Charges:		**٢١ - رسوم عامة:**
1- Attested copies of Certificates, Licenses or Approvals (per page).	5	١ - طلب صورة طبق الأصل (لكل صفحة).
2- Application submitted by companies, Entities or Organzations to amend or alter any document published by the DGCA which is not mentioned above.	200	٢ - طلب تعديل أية وثيقة صادرة عن الإدارة العامة لشركة أو هيئة أو منظمة ولم تذكر أعلاه.
3- Replacement of lost or Damaged license/ certificate/ approval not mentioned above.	30	٣ - بدل فاقد أو تالف لأي رخصة أو شهادة أو اعتماد لم يذكر أعلاه.
4- Application to review and approver or recognize any Procedures Manual (per page) with a minimum charge of KD 20 (Excluding OPM, MOE, MTOE, MS and MEL).	0.500	٤- طلب مراجعة واعتماد دليل إجرائي (لكل صفحة) بحد أدنى ٢٠ د.ك لكل طلب، (Excluding OPM, MOE, MTOE, MS and MEL).
5- Review and Attest Foreign Aircraft Technical Documentation to Grant permission to operate to Kuwait International Airport (per aircraft).	40	٥ - التدقيق والمصادقة على الشهادات الفنية للطائرات الأجنبية بغرض الموافقة للتشغيل إلى مطارة الكويت الدولي (لكل طائرة).
6- Documents review for release of shipment from customs		٦ - التدقيق للإفراج عن شحنة من الإدارة العامة للجمارك
a) for indivduals	20	أ) للأفراد.
b) for Organzations / entities	50	ب) للشركات والهيئات.
7- Application for addition / change of location to approval holder not mentioned above (Maximum 400KD)	400	٧- طلب إضافة أو تغيير موقع لحامل شهادة إعتماد (لم تذكر أعلاه) بحد أقصى ٤٠٠ د.ك.
8- Charges for exemption from KCASR requirement.	200	٨ - طلب استثناء من متطلبات أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية.
9- Request for Dispensation/ concession/ deviation from approved procedure	100	٩ - طلب استثناء أو تمديد أو تغيير من النظم المعتمدة.

*جدول (٧) الرسوم الإدارية لإدارة الشئون المالية Table (7) Adminstrative Charge of Financial Department			
No.	الرسم Charge	القيمة بالدينار الكويتي KD	ملاحظات Remarks
1	إصدار كشف حساب للشركات العاملة في مطار الكويت الدولي. Issuing an account statement for copanies operating at KIA	5	
2	رسم إداري بخدمات إدارة الشؤون المالية لصالح الشركات العاملة في مطار الكويت الدولي. Adminstration fee for any financial service providing to companies operating at KIA	10	
3	القيم الإيجارية للمساحات في المطار Airport space renting		
A	المساحات المستخدمة داخل مباني قائمة للإدارة العامة للطيران المدني 1 متر مربع. For each square meter inside existing terminals	150	
B	الأرض الفضاء والمراد إنشاء مباني عليها 1 متر مربع. For each square meter on unoccupied Land.	65	
C	الأرض المقام عليها شبرات أو مظلات مغلقة 1 متر مربع. For each square meter inside closed shaded areas.	30	
D	الأراضي المقام عليها مظلات 1 متر مربع. For each square meter in shaded sreas.	20	
E	أرض فضاء 1 متر مربع. For each square meter in empty space.	5	

* تم تعديل جدول رقم (٧) بموجب القرار رقم (٠٦٧٤٧) لسنة ٢٠١٩. راجع الصفحات التالية

جدول (٨) الرسوم الإدارية لإدارة نظم المعلومـــات Table (8) Administrative Charge of IT Department			
NO.	الرسم Charges	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات Remarks
توفير خدمات شبكة نظم المعلومات			
1	- تمديد كيبل ألياف ضوئية للجهة الطالبة للخدمة (يتم احتسابها بالمتر) - Install fiber optic cable via civil aviation manholes	1.500	per meter for the first time and %10 annually for renewal
2	- تمديد UTP cable لتوفير النقاط داخل المكاتب (يتم احتسابها بالمتر) - Install UTP sockets for offices	1.000	per meter for the first time and %10 annually for renewal
3	- خدمة توفير أجهزة ربط الشبكة WIFI + Switch's - provide network Switch's and WIFI	%10 على رسم الخدمة	Network Switches = (Market price) + %10 Service - WIFI= (Market price)+ %10 service
4	- سعة استخدام الانترنت - annually for internet	15	
5	- تركيب كبائن أجهزة ربط الشبكة - Install of cabins for network connection devices	%10 على رسم الخدمة	(Market price) + %10 Service
6	خدمات الصيانة		
A	- صيانة (دورية - طارئة) - Maintenance (periodic- emergency)	200 K.D	Annually
B	- توفير قطع الغيار لضمان استمرار الخدمة - provide spare parts to ensure continuity of service		(Market Price) + %10 Service
7	خدمة الاستعلام عن رحلات VVIP		
A	- يتم تقديمها عن طريق شبكة نظم المعلومات أو عن طريق الانترنت - VVIP service provided via network information systems or via internet	100 K.D	Annually

8	شاشات عرض معلومات لإستخدامات غير تجارية (لا تشمل معلومات رحلات الطيران) Information's Display Screens non-commercial (Not including Flights Information)		
A	١ - شاشة ٣٠ بوصة ٢ - شاشة ٤٠ بوصة ٣ - شاشة ٥٠ بوصة ٤ - شاشة ٥٥ بوصة ٥ - شاشة ٦٠ بوصة ٦ - شاشة ٦٥ بوصة - 30 inch screen - 40 inch screen - 50 inch screen - 55 inch screen - 60 inch screen - 65 inch screen		Annually (Market Price) + %10 Service

قرار رقم (٣٤٤١.) لسنة ٢٠١٩
بشأن إضافة جدول رقم (٩) كمرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩
بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني

رئيس الإدارة العامة للطيران المدني:
بعد الاطلاع على:-
- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .
- المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له.
- المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.
- المرسوم رقم (٧٤) لسنة ٢٠١٧ بشأن تعيين رئيس الإدارة العامة للطيران المدني.
- القرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني.

قرر

- مادة أولى: يضاف الجدول رقم (٩) كمرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ المرفق طي قرارنا هذا.
- مادة ثانية: يبلغ هذا القرار لمن يلزم لتنفيذه، ويعمل به من ١ سبتمبر ٢٠١٩، وينشر بالجريدة الرسمية ويلغى كل قرار أو حكم يتعارض مع أحكام هذا القرار.

رئيس
الطيران المدني

جدول رقم (٩) إدارة العمليات - رسوم مقابل الخدمات الأرضية في مطار الكويت الدولي

Table NO (9) Service Fees For Ground Handing in Kuwait Interanational Airport

Serviced	الرسم بالدينار الكويتي KD	الخدمة
These Charges are Obtained From Ground Service Providers Operating at Kuwait Internationl Airport Fee per Flight Being Serviced :		تحصل هذه الرسوم من مقدمي الخدمات الأرضية العاملة في مطار الكويت الدولي القيمة عن كل رحلة يتم خدمتها:
1) Category 1 : A318/CS100/B737-300-700 (MTOW-From 55,001 to 73,000 kgs)	15	١) الفئة ١: A318/CS100/B737-300-700 (MTOW-From 55,001 to 73,000 kgs)
2) Category 2 : A319/320/321/B727/737-800,900/B737-900ER/ B757/ BAC111/M80/90 (MTOW-From 73,001 to 95,000 kgs)	20	٢) الفئة ٢: A319/320/321/B727/737-800,900/B737-900ER/ B757/ BAC111/M80/90 (MTOW-From 73,001 to 95,000 kgs)
3) Category 3 : TU134/154/DC-8/A310-300 (MTOW-From 95,001 to157,000 kgs)	25	٣) الفئة ٣: TU134/154/DC-8/A310-300 (MTOW-From 95,001 to 157,000 kgs)
4) Category 4 : IL76/IL86/B767-300,400ER/A300-600/B787-800/ A330-200 (MTOW-From 157,001 to 245,000 kgs)	30	٤) الفئة ٤: IL76/IL86/B767-300,400ER/A300-600/B787-800/ A330-200 (MTOW- From 157,001 to 245,000 kgs)
5) Category 5 : A300-600/A330-300/A340-200/A350 - 800,900/ B787-900 (MTOW 245,001 to 275 to 000 kgs)	35	٥) الفئة ٥: A300-600/A330-300/A340-200/A350 - 800,900/B787-900 (MTOW-245,001 to 275,000 kgs)
6) Category 6 : A340-300/B747SP/B777-300/DC10/MD11/IL96/L1011/ MD11/A350-1000/B747-100to400/B777-200LR/B777F/B777-300ER/A340-600 (MTOW 275,001 to 400,000 kgs)	40	٦) الفئة ٦: A340-300/B747SP/B777-300/DC10/MD11/IL96/L1011/ MD11/A350-1000/B747-100to400/B777-200LR/B777F/B777-300ER/A340-600 (MTOW-From 275,001 to 400,000 kgs)
7) Category 7 : AN124/B747-400ER/B747-8/A380-800/AN225 (Above 400,001 kgs)	50	٧) الفئة ٧: AN124/B747-400ER/B747-8/A380-800/AN225 (Above 400,001 kgs)

قرار رقم (٠٦٧٤٧) لسنة ٢٠١٩
بشأن تعديل جدول رقم (٧) المرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩
بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني

رئيس الإدارة العامة للطيران المدني:

بعد الاطلاع على :-

- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.
- المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له.
- المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.
- المرسوم رقم (٧٤) لسنة ٢٠١٧ بشأن تعيين رئيس الإدارة العامة للطيران المدني.
- القرار رقم (٢٧٤٧) لسنة ٢٠١٩ بشأن تعديل الجدول (٧) المرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩.
- القرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ بشأن رسوم الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني.

قرر

- مادة أولى : يلغى القرار رقم (٢٧٤٧) لسنة ٢٠١٩ بشأن تعديل الجدول (٧) المرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩.
- مادة ثانية : يستبدل بالجدول رقم (٧) المرفق بالقرار الوزاري رقم (١) لسنة ٢٠١٩ الجدول المعدل المرفق طي قرارنا هذا.
- مادة ثالثة : يبلغ هذا القرار لمن يلزم لتنفيذه، ويعمل به اعتباراً من تاريخه، وينشر بالجريدة الرسمية ويلغى كل قرار أو حكم يتعارض مع أحكام هذا القرار.

رئيس
الطيران المدني
سلمان صباح السالم الحمود الصباح

جدول رقم (7) TABLE
الرسوم الإيجارية لمقابل استغلال مساحات
Administrative Charge of Financial Department

القيم الإيجارية للمساحات في المطار Airport spaces Renting		
التسلسل NO.	الرسم Charges	القيمة KD
1	المساحات المستخدمة داخل مباني قائمة للإدارة العامة للطيران المدني (1 متر مربع سنوياً) For each square meter per year inside existing terminal	60
2	الأرض الفضاء والمراد إنشاء مباني عليها (1 متر مربع سنوياً) For each square meter per year on unoccupied land	40
3	الأرض المقام عليها شبرات أو مظلات مغلقة (1 متر سنوياً) For each square meter per year inside closed shaded areas	15
4	الأراضي المقام عليها مظلات (1متر مربع سنوياً) For each square meter per year in shaded areas	7.5
5	أرض فضاء (1متر مربع سنوياً) For each square meter per year in empty space	1.5

* تطبق الرسوم المذكورة أعلاه بما لا يتعارض مع التزامات العقود المبرمة بين الإدارة العامة للطيران المدني والمستثمرين .

الفصل الثاني:
الملاحة الجوية

قانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠
باصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية

نحن عبد الله السالم الصباح أمير دولة الكويت ،

بناء على عرض رئيس الطيران المدني وبعد موافقة المجلس الاعلى ، قررنا القانون الآتي :

مـــادة (١)

يعمل بأنظمة الملاحة الجوية المدنية المرافقة لهذا القانون .

مـــادة (٢)

على رئيس الطيران المدني تنفيذ هذا القانون ويعمل به من وقت نشره في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
عبد الله السالم الصباح

صدر في الثلاثين من ذي الحجة ١٣٧٩هـ
الموافق الرابع والعشرين من يونيو(حزيران)١٩٦٠م

Law (30) 1960
THE KUWAIT AIR NAVIGATION REGULATIONS

We, Abdulla Al Salim Al Sabah, the Emir of Kuwait, on presentation to Us by the President of Civil Aviation Department and the agreement of the Supreme Council have decreed as follows:

ARTICLE (I)

The Air Navigation Regulations attached to this Decree shall be applied.

ARTICLE (II)

The President of the Civil Aviation Department shall put this Decree into force with effect from its publication in the Official gazette.

EMIR OF KUWAIT
ABDULLA AL SALIM AL SABAH

Signed on the 30th day Thil Hijjah 1379 A. H.
24th day of June 1960.

أنظمة الملاحة الجوية المدنية

١ – كل طائرة ، سوى الطائرات المسجلة في الأراضي الكويتية سوف لا :

(أ) تحلق فوق أراضي الكويت أو تهبط فيها إلا بموجب ترخيص ممنوح من قبل حكومة صاحب السمو أمير الكويت . ولا ،

(ب) تنقل أو تنزل أي ركاب أو شحنات في أي مكان داخل أراضي الكويت ، سواء كانوا ركابا أو شحنات حملوا أو سيحملون مقابل أجرة أو تعويض الا بترخيص من إدارة الطيران المدني ويشار إليها فيما يلي بالإدارة ، وهذا الترخيص تمنحه الإدارة بالنيابة عن الأمير إلى المسؤول عن الطائرات ذات العلاقة وطبقا لأية شروط وتحديدات قد يكون هذا الترخيص عرضة لها .

٢ – ان كل طائرة تطير فوق الأراضي الكويتية أو تهبط فيها أو تعمل منها يجب أن تتقيد بالأنظمة التالية :–

الجزء الأول

« تسجيل الطائرة وعلاماتها »

٣ – الطائرة التي يمكن تسجيلها

لا تستطيع أية طائرة أن تحلق فوق الأراضي الكويتية الا إذا كانت مسجلة في : –

أ – الكويت .

ب – دولة متعاقدة .

جـ – أي قطر آخر توجد بين حكومته وحكومة سمو الأمير ، اتفاقية نافذة المفعول تنص على منح الطائرات المسجلة فيه تسهيلات للطيران فوق أراضي الكويت .

KUWAIT AIR NAVIGATION REGULATIONS 1960

1 -An aircraft other than an aircraft registered in the territories of Kuwait

(a) Shall not fly over or land in the terrirories of Kuwait except under an authorisation granted by His Highness the Emir.

(b) An aircraft other than a Kuwait registered aircraft shall not thake on board or discharge any passengers or cargo at any place within the territories of Kuwait, being passengers or cargo carried or to be carried for hire or reward except with the permission of the Kuwait Civil Air Administration hereinafter referred to as "the Administration" granted on behalf of His Highness the Emir to the operator of the aircraft in accordance with any conditions and limitations to which such permission may by subject.

2 - Aircraft when flying over, landing in or operating from the territories of Kuwait shall comply with the following Regulations.

PART - I
REGISTRATION AND MARKING OF AIRCRAFT

3 - Aircraft to be registered

An aircraft shall not fly over the territories of Kuwait unless it is registered in:

(a) Kuwait or

(b) a Contracting State; or

(c) Some other country in relation to which there is in force an agreement between the Government of His Highness the Emir and the Government of that country which makes provision for the flight over the territory of Kuwait of aircraft registered in that country.

٤ – «تسجيل الطائرات»

١ – ان الادارة هي السلطة المخولة بتسجيل الطائرات التي يملكها الرعايا الكويتيون و/ أو تعمل كلية تحت إشراف الكويتيين من الكويت .

٢ – تُقدم طلبات تسجيل الطائرات على النحو المذكور اعلاه كتابة إلى الإدارة، ويجب ان تشمل هذه الطلبات أو تكون مرفقة بأوصاف وأدلة خاصة بالطائرة وملكيتها بالشكل الذي يعتبر ضرورياً لتمكين الإدارة من تحديد ما إذا كان بالإمكان تسجيل الطائرة بطريقة ملائمة على السجل الكويتي واصدار الشهادة المشار إليها في الفقرة الفرعية (٥) من هذا النظام .

٣ – لا يمكن تسجيل طائرة أو الاستمرار في تسجيلها بموجب هذا النظام إذا اتضح للإدارة : –

أ – أن الطائرة مسجلة في أي بلد آخر .

ب – أن طائرة كهذه ليست مملوكة كلياً من قبل اشخاص مخولين بأن يكونوا مالكين لطائرة وفقا للفقرة (٤) أدناه .

جـ – أن تسجيل الطائرة أو الاستمرار في تسجيلها بموجب هذا النظام سيضر بالمصلحة العامة .

٤ – يحق للاشخاص التالين ان يكونوا مالكين لطائرات مسجلة بموجب هذا النظام .

أ – الرعايا الكويتيون .

ب – الرعايا الأخرين الذين يوافق عليهم صاحب السمو الأمير وتعمل طائراتهم تحت الإشراف الكلي لرعايا كويتيين .

جـ – شركات التضامن المشكلة بموجب قوانين الكويت، والتي تقيم مركز اعمالها الرئيسي في الكويت .

٥ – لدى تلقي الادارة طلبا لتسجيل طائرة ما بموجب هذا النظام، وبعد اقتناعها بأن بالامكان

4 - Registration of aircraft

1. The administration shall on behalf of His Highness the Emir be the authority for the registration of aircraft owned by Kuwait subjects and or operated by them from Kuwait.

2. Application for the registration of an aircraft as above shall be made in writing to the Administration and shall include or be accompanied by such particulars and evidence relating to the aircraft and the ownership thereof as are necessary to enable the Administration to determine whether the aircraft may properly be registered on the Kuwait register and to issue the certificated reforred to in subparagraph (5) of this Regulation.

3. An aircraft shall not be registered or continue to be registered under this Regulation if it appears to the Administration that:

(a) The aircraft is registered in some other country

(b) That such aircraft is not owned wholly by persons qualified to be owners of aircraft in accordance with paragraph (4) below; or

(c) It would be injurious to the public interest for the aircraft to be or to continue to be registered under this Regulation.

(4) The following persons shall be qualified to be the owner of an aircraft rogistered under this Regulation:

(a) Kuwaiti Nationals.

(b) other subjects whose equipment is fully eperated by Kuwait subjects and subject to the approval of H. H. government.

(c) Bodies corporate established under the laws of Kuwait and having their principal place of business in Kuwait.

(5) Upon receiving an application for the registration of an aircraft under this Regulation and being satisfied that the aircraft may properly be so registered, the Administration shall register the aircraft,

تسجيلها تسجيلا صحيحاً تعمد إلى تسجيلها حيثما كانت، وتزود الشخص الذي تسجل الطائرة باسمه (المشار إليه هنا باسم «المالك المسجل») بشهادة تسجيل تتضمن التفاصيل التالية : –

أ – رقم الشهادة .

ب – علامة جنسية الطائرة وعلامة التسجيل المخصصة لها من الإدارة .

جـ – اسم صانع الطائرة والاشارة الدالة إلى الصانع .

د – الرقم المتسلسل للطائرة .

هـ – اسم وعنوان المالك المسجل .

و – التاريخ الذي صدرت فيه الشهادة .

٦ – يجب على المالك المسجل للطائرة ان يبلغ الإدارة كتابة على الفور عن : –

(أ) أي تبديل يطرأ على التفاصيل المقدمة للإدارة لدى تقديمه طلب تسجيل الطائرة .

(ب) تحطيم الطائرة .

٧ – إذا خرجت الطائرة من ملكية المسجل لأي سبب (عدا عن وفاته) أو إذا حطمت الطائرة، فان تسجيل الطائرة يصبح لاغيا ويجب اعادة شهادة التسجيل فوراً من قبل المالك المسجل إلى الإدارة لالغائها .

٨ – يجوز للإدارة ان تطلب من المالك المسجل للطائرة أن يعيد إليها شهادة التسجيل لإلغائها إذا تبين للإدارة : –

(أ) أن أياً من التفاصيل المقدمة للإدارة لدى تقديم طلب تسجيل الطائرة لم تكن في ذلك الوقت مطابقة لمثل هذه التفاصيل أو انها لم تعد مطابقة للحقائق المتعلقة بالطائرة أو ملكيتها .

(ب) انه لم يعد من الممكن بقاء الطائرة مسجلة في الكويت بسبب نصوص المادة الثالثة من هذا النظام .

wherever is may be, and shall furnish to the person in whose name the aircraft is registered (hereinafter referred as "the registered owner") a certificated of registration, which shall include the following particulars:

(a) The number of the certificate;

(b) The nationality mark of the aircraft, and the registration mark assigned to it by the Administration;

(c) The name of the manufacturer of the aircraft and the manufacturer's designation thereof.

(d) The serial number of the aircraft;

(e) The name and address of the registered owner;

(f) The date on which the certificate was issued.

(6) The registered owner or the aircraft shall forthwith notify the Administration in writing of:

(a) Any change in the particulars which were furnished to the Administration upon application being made for the registration of the aircraft;

(b) The destruction of the aircraft.

(7) If the registered owner of the aircraft shall cease (otherwise than by reason of his death) to be the owner thereof or if the aircraft is destroyed, the registration of the aircraft shall thereupon become void and the certificate of registration shall forthwith be returned by the registered owner to the Administration for cancellation.

(8) The Administration may require the certificate of registration to be returned to them by the registered owner of the aircraft for cancellation if it appears to the Administration that:

(a) Any of the particulars furnished to him upon application boing made for the registration of the aircraft did not at the time of such application correspond or no longer correspond with the facts relating to the aircraft or its ownorship;

(b) That the aircraft ought to cease to be registered in Kuwait by reason of the

provision of paragraph (3) of this Regulation.
(9) The fee chargeable in respect of the issue of a certificate of registration of an aircraft shall be Rs. 15/-.
5 - Nationality and registration marks.
(1) An aircraft shall not fly unless it bears painted thereon or affixed thereto, in the manner required by the law of the country in which it registered, the nationality and registration marks required by that law.
(2) The marks to be borne by aircraft registered in Kuwait shall comply with the First Schedule to these Regulations.

PART - II
AIRWORTHINESS AND EQUIPMENT OF AIRCRAFT

6 - Certificate of airworthiness to be in force

An aircraft shall not fly unless there is in force in respect thereof a certificate of airworthiness duly issued or rendered valid under the law of the country in which the aircraft is registered, and any conditions or limitations subject to which the certificated was issued or rendered valid are compiled with: Provided that the foregoing prohibition shall not apply to flights, beginning and ending in the territories of Kuwait without passing over the territory of any other country, of any aircraft flying solely for the purpose of experiment or test if it flies in accordance with the following conditions:
(a) The aircraft shall be an aircraft in respect of which a valid certificated of airworthiness or validation has previously been force.
(b) The aircraft shall fly only for the purpose of enabling the aircraft to:

٩ – يستوفى رسم مقداره (١٥) روبية لاصدار شهادة تسجيل للطائرة .

٥ – «جنسية وعلامات التسجيل»

١ – لا يسمح لأي طائرة بالطيران الا إذا كانت تحمل علامات واضحة مطبوعة عليها أو مثبتة بها بالطريقة التي يطلبها قانون البلاد التي سجلت فيها وتدل على جنسيتها وعلامات التسجيل التي طلبها القانون .

٢ – ان العلامات التي يجب ان تحملها الطائرة المسجلة في الكويت يجب ان تخضع لقيود الجدول الأول من هذه الأنظمة .

الجزء الثاني
أهلية الطائرة للطيران وأجهزتها

٦ – «شهادة أهلية الطائرة للطيران التي تكون سارية المفعول» :

لا يسمح لأية طائرة بالطيران الا إذا كان بحيازتها شهادة سارية المفعول تثبت أهليتها للطيران وان تكون تلك الشهادة قد صدرت أو ثبتت رسمياً «بموجب قانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها أو ان تكون الطائرة قد تقيدت بجميع الشروط أو التحديدات التي كان إعطاء الشهادة وتثبيتها قانوناً عرضة لها على شرط ألا يسري ذلك المنع على أية طائرة يبدأ طيرانها وينتهي في الأراضي الكويتية دون المرور فوق أراضي بلاد أخرى، ويخصص فقط لأجل الاختبار أو التجربة وذلك إذا جرى طيرانها وفقا» للشروط التالية :

(أ) أن تكون قد صدرت للطائرة سابقاً شهادة سارية المفعول أثبتت أهليتها للطيران وصدر تثبيت لصلاحية تلك الشهادة .

(ب) ان تقوم الطائرة بطيرانها لتتمكن فقط من : –

١ – تجديد أو تثبيت شرعية شهادة أهليتها للطيران بعد ان تكون قد قدمت طلبا لذلك التجديد أو تثبيت الشرعية حسب ما تقتضيه الحالة .

٢ – الشروع في طيرانها من أو إلى المكان الذي سيجري فيه فحص التجربة أو وزن الطائرة للأغراض المشار إليها في الفقرة الفرعية (١) أعلاه .

(جـ) ان تكون قد أعطيت للطائرة ومحركاتها شهادة تثبت صلاحيتها للطيران من قبل مهندس صيانة الطائرات، مرخص له بموجب سلطة مشروعة ومخول له اعطاء تلك الشهادة وفقا لاحكام الجدول الثاني من هذه الأنظمة .

(د) ان تحمل الطائرة ملاحيين جويين لا يقل عددهم وصفاتهم عما هو مبين في أية شهادة إثبات أهلية طائرة للطيران كانت سابقاً سارية المفعول بخصوص أية طائرة أخرى مماثلة لها في التصميم .

(هـ) ألا تحمل الطائرة أية شحنة أو ركاب .

(و) ألا تحلق الطائرة فوق مساحة ما في مدينة أو بلدة أو أية منطقة آهلة بالسكان إلا بمقدار ما هو ضروري لأن تقلع من أو أن تهبط في مطار ما في الأراضي الكويتية .

(في حالة وجود طائرة مسجلة لدى دولة الكويت، يجب أن تكون شهادة صلاحية الطيران المشار إليها في الفقرة (١) من هذه اللائحة بمثابة شهادة سارية وفقاً لأحكام المادة ٧) .

٧ – «اثبات شرعية شهادات أهلية الطائرات للطيران» :–

١ – على الإدارة أن تعين لها خبيراً في تسجيل الطائرات ويشار إليه فيما يلي (بخبير التسجيل) .

٢ – يجوز للإدارة بناء على توصية خبير التسجيل وعلى أي شرط يعتبره الخبير صالحاً أن تصدر شهادة لأغراض هذه الأنظمة تجعل بموجبها شهادة أهلية طائرة للطيران شرعية إذا

(1) Qualify for the renewal or valodatopm of a certificate of airworthiness, after an application has been made for such renewal or validation, as the case may be; or

(2) Proceed to or from a place at which any inspection test or weighing of the aircraft is to take place for a purpose referred to in sub-paragraph (1).

(c) The aircraft and its engines shall be certified as fit for flight by the holder of a licence as an aircraft maintenance engineer, issued under legal authority, and entitled in accordance with the provisions of the Second Schedule to these Regulations so to certify.

(d) The aircraft shall carry a flight crew comprising not less than the number and description of persons specified in any certificate of airworthiness which has previously been in force in respect of aircraft or is or has previously been in force in respect of any other aircraft of identical design.

(e) The aircraft shall not carry any cargo or passengers.

(f) The aircraft shall not fly over a congested area of a city, town or settlement except to the extent that it is necessary the the territories of Kuwait.

In the case of an aircraft registered in Kuwait the certificate of airworthiness referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be a certificate rendered valid in accordance with the provisions of Regulation 7.

7 - Validation of Certificate of Airworthiness.

1. The Administration shall designate an Air Registration Expert (hereinafter referred to as "the Registration Expert").

2. The Administration may on the recommendation of the Registration Expert and subject to such conditions as the expert may think fit, issue a certificate rendering valid for the purposes of these Regulations a certificate of airworthiness issued in

respect of any aircraft by an authority empowered in that behalf by the law of any Contracting State.

3. The Administration may, on the recommendation of the Registration Expert and subject to such conditions as he thinks fit, renew the certificates of validation issued under paragraph (1) and (2) of this Regulation.

4. Any breach of a condition or limitation of a certificate of airworthiness or validation shall render the certificate invalid so long as the breach continues.

8 - Certificate of Maintenance.

1. An aircraft registered in Kuwait shall not fly for the purpose of public transport unless:

(a) The aircraft (including in particular its engines), together with its equipment and radio station, is maintained in accordance with maintenance schedules approved by the Administration Expert in relation to that aircraft.

(b) There are in force in respect of that aircraft certificates (hereinafter referred to as "certificates of maintenance") issued in accordance with the provisions of this Regulation and certifying that the maintenance work as aforesaid has been carried out in accordance with such maintenance schedules.

2. Every certificate of maintenance shall come into force upon being issued and shall cease to be in force upon the expiration of the period of its validity in elapsed time or flying time, whichever may be the earlier, as specified in the relevant maintenance shedule, and the period of validity of the certificate shall be recorded in the certificate at that time when it is issued.

3. A certificate of maintenance may be issued only by the holder of a valid licence granted under legal authority, as an aircraft maintenance engineer or aircraft radio maintenance engineer of the appropriate category in accordance with the Second

كانت هذه قد صدرت بصدد أية طائرة من قبل سلطة مفوضة بذلك بموجب قانون أية دولة متعاقدة.

٣ – باستطاعة الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل وتحت أي شرط يعتبره صالحا، تجديد شرعية الشهادات الصادرة بموجب فقرة (١) و(٢) من هذه النظام.

٤ – أي خرق لشرط أو قيد لشهادة صلاحية الطيران أو التحقق من الصحة يجب أن يجعل الشهادة باطلة طالما الخرق مازال مستمر.

٨ – «شهادة الصيانة»

١ – لا يسمح لأية طائرة مسجلة في الكويت بالطيران بقصد النقل العمومي إلا: –

(أ) إذا كانت الطائرة (لا سيما محركاتها) مع أجهزتها ومحطتها اللاسلكية، مصانة وفقا لجداول الصيانة المصادق عليها من الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل، بالنسبة إلى تلك الطائرة.

(ب) إذا وجدت شهادات (المشار إليها فيما بعد "بشهادات صيانة") سارية المفعول بصدد تلك الطائرة صادرة وفقا لأحكام هذا النظام تثبت أن الصيانة المنوه عنها أعلاه قد تمت وفقا لجداول الصيانة المذكورة.

٢ – يسري مفعول كل شهادة صيانة عند اصدارها وينتهي عند انقضاء مدة شرعيتها إما بانقضاء التاريخ أو بانقضاء مدة طيرانها «أيهما الأسبق»، كما هو مبين في جدول الصيانة المختص وتسجل مدة شرعية الشهادة على الشهادة نفسها عند اصدارها.

٣ – لا يستطيع ان يصدر شهادة صيانة الا الشخص الحامل رخصة سارية المفعول معطاه له بموجب سلطة مشروعة، بصفته مهندس صيانة طائرة أو مهندس صيانة لاسلكي طائرة من الفئة المناسبة وفقا «للجدول الثاني من هذه الأنظمة على أن تشمل الرخصة درجته المناسبة وأن تكون

جعلت شرعية من قبل الإدارة وفقا «للنظام رقم/ ١٠».

٤ – تصدر شهادات الصيانة على نسختين، النسخة الأولى تحفظ في الطائرة أثناء مدة مفعولها الشرعي وفقا لمقتضيات الفقرة (٢) من النظام رقم/ ٤٥ والثانية تحفظ مع مدير الطائرة في مكان ما غير الطائرة نفسها.

٥ – عند انتهاء كل رحلة جوية أو في حالة القيام بعدة رحلات تبدأ وتنتهي في نفس المطار وفي نفس اليوم عند انتهاء آخر تلك الرحلات يسجل قائد الطائرة على شهادة الصيانة المختصة أو على وثيقة مرفقة بتلك الشهادة تفاصيل : –

(أ) دوام الرحلة الجوية بالساعات والدقائق.

(ب) أي خلل في أي جزء من الطائرة أو في أجهزتها.

كل قيد من هذا النوع يجب ان يوقع ويؤرخ من قبل قائد الطائرة.

وعند تصليح ذلك الخلل مع بقاء شهادة الصيانة سارية المفعول يجب على الشخص المختص بمراقبة العمل أن يقيد على الشهادة تفاصيل العمل وأن يوقع ويؤرخ ذلك القيد.

٦ – كل شهادة صيانة وكل وثيقة مرفقة بها كما ذكر أعلاه تحفظ عند المسؤول عن الطائرة مع سجل الرحلات المختص لمدة ستة شهور بعد انقضاء مدة شرعية الشهادة أو في أية حالة خاصة لأية مدة أخرى تحتاج إليها الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل.

٩ – «ترميم الطائرة»

١ – لا يسمح لطائرة مسجلة في الكويت وحاملة شهادة أهلية طيران سارية المفعول تثبت شرعيا بموجب النظام رقم/ ٧ أن تطير إن كان أي جزء منها أو من أجهزتها سواء كان ضرورياً

Schedule to these Regulations, and with an appropriate rating included in the licence, and rendered valid by the administration in accordance with Regulation 10.

4. Certificates of maintenance shall be issued in duplicate. One of the duplicates shall be carried in the aircraft during the period of its validity in accordance with the requirements of paragraph (2) of the Regulation 45 and the other shall, during such period, be kept by the operator of the aircraft elsewhere than in the aircraft.

5. On the termination of every flight or, in the case of a number of flights beginning and ending at the same aerodrome on the same day, on the termination of the last of such flights, the commander of the aircraft shall enter on the relevant certificated of maintenance, or in a document kept with that certificate, particulars of:

(a) The duration the flight in hours and minutes

(b) any defect in any part of the aircraft or its equipment.

Every such entry shall be signed and dated by the commander of the aircraft. Upon the rectification, while the certificate of maintenance is in force, of any such defect, the person supervising the work shall enter on the certificate particulars of the work, and shall sign and date the entry.

6. Every certificate of maintenance and every such document as aforesaid shall be presorved by the operator of the aircraft with the appropriate log book for a period six months following the expiry of the period of validity of the certificate and for such further period as the Administration on the recommendation of the Registration Expert may require in any particular case.

9 - Overhaul, repair & modification of aircraft

1. An aircraft registered in Kuwait being an aircraft in respect of which a certificate of airworthiness rendered valid under Regulation 7 is in force, shall not fly if any

لصلاحية طيرانها أو أنها زودت به بمقتضى الجدول الخامس (وفي حالة طائرة للنقل العام إذا كان جهاز اللاسلكي) الذي زودت به للاستعمال عملا بالجدول السادس أم لا قد رمم أو استبدل أو اصلح أو تعدل لا يسمح لها ان تطير ما لم توجد شهادة سارية المفعول تبين ان الترميم أو الاستبدال أو التصليح أو التعديل أجري وفقا لمقتضيات الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل الجوي أو بطريقة أخرى يوافق عليها .

شريطة انه إذا أجري تصليح أو استبدال قطعة من طائرة أو من أجهزتها أثناء وجود الطائرة في محل ما اتضح أن ذلك المحل غير صالح عملياً : –

(أ)لأن يجري فيه التصليح أو الاستبدال بشكل يمكن معه إصدار الشهادة .

(ب)لأن تصدر الشهادة أثناء وجود الطائرة في ذلك المحل .

فإنه يجوز للطائرة أن تطير إلى محل يمكن فيه اصدار تلك الشهادة إذا كان القائد مقتنعاً أن طائرته صالحة للقيام بتلك الجولة .

٢ – أن الشهادة المطلوبة في الفقرة (١) من هذا النظام يستطيع أن يصدرها .

(أ) كل شخص حامل رخصة منحت أو جعلت شرعية بموجب سلطة مشروعه بصفته مهندس صيانة طائرة أو مهندس صيانة لاسلكي طائرة من الفئة المناسبة وفقا للجدول الثاني من هذه الأنظمة وأن تكون رخصة مشتملة على درجاته المناسبة وجعلت شرعية من قبل الإدارة .

(ب) أية مؤسسة أو شركة تضامن توافق عليها الإدارة بتوصية من خبير التسجيل .

٣ – يجب أن يذكر في الشهادة نوع الطائرة

part of the aircraft or its equipment, whether essential for airworthiness or provided in compliance with the Fifth Schedule, including in the case of public transport aircraft radio apparatus provided for use therein whether or not such apparatus is provided in compliance with the Sixth Schedule, has been overhauled, replaced, repaired or modified unless there is force a certificate that the overhaul, replacement, repair or modification has been carried out in accordance with the requirements of the Administration on the recommendation of the Registration Expert or in a manner approved by him.

Provided that if a repair or replacement of a part of an aircraft or its equipment is carried out when the aircraft is at such a place that it is not reasonably practicable.

(a) For the repair or replacement to be carried out in such a manner that the certificate can be issued; or

(b) For such a certificate to be issued while the aircraft is at that place.

The aircraft may fly to a place where such a certificate can be issued, if the commander of the aircraft is satisfied that it is fit to fly on that flight.

2. The certificate required in paragraph (1) or this regulation may be issued only by:

(a) The holder or a licence granted or rendered valid under legal authority as an aircraft maintenance engineer or aircraft radio maintenance engineer of the appropriate category in accordance with the second Schedule to these regulations, with appropriate ratings included in the licence and rendered valid by the Administration; or

(b) Any firm or body corporate approved by the Administration on the recommendation of the Registration Expert.

3. The certificate shall identify the aircraft and the repair or replacement to which it relates and include particulars of

والتصليح أو التبديل المتعلق بها «وتفاصيل العمل الذي تم إذا كانت الطائرة المتعلقة الشهادة بها من نوع طائرات النقل العمومية أو طائرات عمل جوي تحفظ الشهادة مع سجل الرحلات المختص» الا إذا كانت الطائرة خلاف ذلك فتحفظ الشهادة عند المسؤول عن الطائرة لمدة سنتين .

١٠ – «تثبيت شرعية رخصة مهندس الصيانة»

لأغراض هذه الأنظمة «يجوز للإدارة ان تصدر شهادة تثبت شرعية أية رخصة تكون قد منحت إلى مهندس صيانة طائرة أو مهندس صيانة لاسلكي طائرة أو ثبتت شرعياً بموجب سلطة مشروعة .

١١ – «سجل الرحلات الفني»

١ – تحفظ سجلات الرحلات التالية عن كل طائرة نقل عمومية وطائرة عمل جوية مسجلة في الكويت : –

(أ) سجل رحلات الطائرات .

(ب) سجل رحلات المنفردة عن كل محرك آلي مركب في الطائرة .

(جـ) سجل رحلات منفرد من كل حذفه متحولة لمحرك (فراشة) مركب في طائرة .

ويجب ان تحتوي هذه السجلات على التفاصيل المعينة في الجدول الثالث من هذه الأنظمة .

٢ – كل قيد في سجل الرحلات يجب أن يتم حالما يصبح بالامكان إجراء ذلك بعد الحادث المتعلق به على ألا يتأخر ذلك عن السبعة أيام منذ رجوع الطائرة إلى قاعدتها .

٣ – كل قيد في سجل الرحلات قائم عملا بهذا النظام يجب ان يدون بحبر أو بقلم لا يمحى .

٤ – يجوز للقيود في سجل الرحلات ان تشير إلى وثائق أخرى «وهذه يجب أن تعرف بوضوح وكل وثيقة أخرى أشير إليها بهذا

the work done. If the aircraft to which the certificate relates is a public transport aircraft or an aerial work aircraft, the certificate shall be preserved with the appropriate log book. In the case of any other aircraft the certificate shall be preserved by the operator of the aircraft for a period of two years.

10 - Validation of maintenance engineers licences

The Administration may issue a certificate rendering valid for the purpose of these Regulations and licence as an aircraft maintenance engineer or aircraft radio maintenance engineer or rendered valid under legal authority.

11 - Technical Log books

1. The following log books shall be keept in respect of every public transport aircraft and aerial work aircraft registered in Kuwait.

(a) An aircraft log book.

(b) A separate log book in respect of each engine fitted to the aircraft; and

(c) A separate log book in respect of each variable pitch propeller fitted to the aircraft.

The log books shall contain the particulars specified in the Third Schedule to these Regulations.

2. Each entry in the log book shall be made as soon as is practicable after the occurrence to which it relates, but in no event more than seven days after the return of the aircraft to its base.

3. Every entry in a log book maintained in compliance with this Regulation shall be written in ink or in delible pencil.

4. Entries in a log book may refer to other documents, which shall be clearly identified, and any other documents so referred to shall be deemed, for the purpose of these regulations to be part of the log book.

5. Every log book shall be preserved by

الشكل تعتبر لأغراض هذه الأنظمة كجزء من سجل الرحلات .

٥ – كل سجل من سجلات الرحلات يحفظ عند المسؤول عن الطائرة لغاية سنتين بعد ان تكون الطائرة قد أُتلفت أو سحبت من الاستعمال نهائيا .

١٢ – «أجهزة الطائرة عدا أجهزة الراديو»

١ – لا يسمح الطائرة ان تطير الا اذا كانت أجهزتها قد تقيدت بقانون البلاد المسجلة فيها وكانت أضواؤها وعلاماتها قابلة للظهور واشاراتها للإرسال وفقا لهذه الأنظمة .

٢ – على الطائرة المسجلة في الكويت أن تكون مزودة بالأجهزة (علاوة على الأجهزة المطلوبة لجعل الطائرة صالحة للطيران) المعينة في تلك الأجزاء من الجدول الرابع لهذه الأنظمة المطلوب تطبيقها في هذه الظروف «وأن تخضع لأحكام ذلك الجدول وان تكون الأجهزة عدا الأجهزة المعينة في البند الثالث من الجدول المذكور» من النوع المصدق عليه من الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل .

٣ – على الأجهزة المحملة عملا «بهذا النظام» أن يكون تركيبها أو تحميلها الدائم وصيانتها وتبديلها بطريقة تجعل من السهل الوصول إليها ومن الممكن استعمالها من قبل الأشخاص الذين وضعت لاستعمالهم .

٤ – أما موضع الأجهزة المعدة للاستعمال عند الطوارئ «فيجب ان يشار إليه بعلامات واضحة داخل الطائرة أو خارجها» .

٥ – جميع الأجهزة المركبة أو المحملة على الطائرة «سواء كان ذلك عملا» بهذا البند أم لا ، يجب ان تكون مركبة ، أو محملة بصورة دائمة وأن تصان أو تعدل بطريق تمنعها من أن تكون بحد ذاتها مصدر خطر أو سبباً لاضعاف أهلية

the operator of the aircraft until a date two years after the aircraft has been destroyed or has been permanently with drawn from use.

12 - Equipment of aircraft not radio equipment

1. An aircraft shall not fly unless it is so equipped as to comply with the law of the country in which it is registered, and to enable lights and markings to be displayed, and signals to be made, in accordance with these regulations.

2. In the case of aircraft registered in Kuwait the equipment required to be provided (in addition to any other equipment necessary for the airworthiness of the aircraft) shall be that specified in such parts of the Fourth Schedule to these regulations as are applicable in the circumstances and shall comply with the provisions of that schedule. The equipment, except that specified in paragraph 3 of the said Schedule shall be of a type approved by the Administration on the recommendation of the Registration Expert.

3. The equipment carried in compliance with this Regulation shall be so insalled or stowed and kept stowed, and so maintained and adjusted, as to be readily accessible and capable of being used by the persons for whose use it is intended.

4. The position of equipment provided for emergency use shall be indicated by clear marking in or on the aircraft.

5. All equipment installed or carried in an aircraft, whether or notin compliance with this Regulation, shall be so installed or stowed or kept stowed and so maintained and adjusted as not to be a source of danger in itself or to impair the airworthiness of the aircraft or the proper functioning of any equipment or services necessary for the

الطائرة للطيران أو اضعاف أجهزتها من تأدية عملها كالواجب أو اضعاف الخدمات اللازمة لسلامة الطائرة .

١٣ – «أجهزة راديو الطائرة» :–

١ – لا يسمح للطائرة ان تطير الا إذا كانت مزودة بجهاز راديو عملا بقانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها ليصبح بالامكان إجراء الاتصالات وتسيير الطائرة وفقا لاحكام هذه الأنظمة .

٢ – على الطائرة المسجلة في الكويت أن تكون مزودة بجهاز راديو وفقا للجدول الخامس من هذه الأنظمة .

٣ – على جهاز الراديو المزودة به طائرة مسجلة بالكويت عملا بهذا البند ان يكون محفوظا دائماً بحالة صالحة للاستعمال .

٤ – جميع آلات الراديو المركبة في طائرة مسجلة في الكويت (سواء كان ذلك عملا بهذه الأنظمة ام لا) يجب أن تكون من النوع الموافق عليه من الادارة بناء على توصية خبير التسجيل بالنسبة للغاية التي تستعمل لأجلها «وان تركب بطريقة يوافق عليها» ولا يجوز إجراء تغيير في الجهاز نفسه أو في طريقة تركيبه الا بموافقة الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل .

١٤ – «جدول وزن الطائرة»

١ – على كل طائرة في حيازتها شهادة أهلية طيران سارية المفعول جعلت شرعية بموجب هذه الأنظمة «أن توزن ويحدد موقع مركز الثقل فيها في الوقت والكيفية التي يجوز للإدارة ان تطلبهما بصدد تلك الطائرة بناء على توصية خبير التسجيل» .

٢ – حالما يتم وزن الطائرة يقوم مدير الطائرة باعداد جدول وزن يبين فيه الفرق (اذا وجد) ما

safety of the aircraft.

13 - Radio equipment of aircraft

1. An aircraft shall not fly unless it is so equipped with radio apparatus as to comply with the law of the country in which the aircraft is registered and to enable communications to be made and the aircraft to be navigated, in accordance with the provisions of these Regulations.

2. In the case of aircraft registered in Kuwait the aircraft shall be equipped with radion appa.ratus in accordance with the Fifth Schedule to these Regulations.

3. The radio apparatus provided in compliance with this Regulation in an aircarft registered in Kuwait shall always be maintained in serviceable condition.

4. All radio apparatus installed in an aircraft registered in Kuwait (whether or not in compliance with these Regulations) shall be of a type approved by the Administration on the recommendation to the Registration Expert in relation to the purpose of which it is to be used, and shall be installed in a manner approved by him. Neither the apparatus nor the manner in which it is installed shall be modified except with the approval of the Administeration on the recommendation of the Registration Expert.

14 - Aircraft Weight Sehedule

1. Every aircraft in respect of which a certificate of airworthiness rendered valid under these regulations is in force shall be weighed, and the position of its centre of gravity determined, at such times and in such manner as the Administration on the Registration Expert may require in the case of that aircraft.

2. Upon the aircraft being weighed the operator of the aircraft shall prepare a weight schedule showing the difference (if any between the weight of the aircraft

بين وزن الطائرة عند وزنها وهي فارغة وموقع مركز الثقل فيها في ذلك الحين وبين وزن الطائرة وهي فارغة كما هو مبين في شهادة اهلية طيرانها وموقع مركز الثقل كما هو محدد لاغراض تلك الشهادة «مع تفاصيل التغييرات في الطائرة وفي أجهزتها التي اوجدت ذلك الفرق» .

٣ – يحفظ جدول الوزن عند المسؤول عن الطائرة ريثما تنتهي مدة الستة شهور التي تعقب المناسبة التالية لاجراء وزن الطائرة لأغراض هذا النظام .

١٥ – «اعلانات في الطائرة»

تعرض داخل كل طائرة مسجلة في الكويت اعلانات تبين أن التدخين ممنوع وفقا لأي شرط يمكن أن يفرض على التدخين بموجب شهادة أهلية الطائرة للطيران .

١٦ – «وسائل الخروج من الطائرة» :

١ – كل وسيلة من وسائل الخروج من طائرة نقل عمومية مسجلة في الكويت ومن كل قسم من اقسامها المخصص للركاب يجب أن تبقى خالية من كل عائق وألا تربط بمغلق أو بوسيلة أخرى يمكن ان تعيق استعمالها عند الطوارئ .

٢ – يجب ان توضع علامة واضحة عند كل وسيلة من وسائل الخروج هذه المخصصة للاستعمال عند الطوارئ يكتب عليها «باب الطوارئ» مع تعليمات عن كيفية فتح تلك الوسيلة وإن كان تصميم باب الطوارئ هو ان يفتح من الخارج فيجب ان توضع تلك العلامة من خارج الطائرة أيضاً .

١٧ – «الدخول والتفتيش لاغراض أهلية الطائرة للطيران»

تستطيع الإدارة بناء على توصية خبير التسجيل ان تجري أي تفتيش أو بحث أو تجربة أو

empty upon such weighing and the position of its centre of gravity at that time, and the weight of the aircraft empty as shown in the certificate of airworthiness and the position of its centre of gravity determined for the purposes of that certificate, together with particulars of the changes in the aircraft and its equipment which have caused such difference.

3. The weight schedule shall be preserved by the operator of the aircraft until the expiry of a period of six months following the next occasion on which the aircraft is weighed for the purposes of this Regulation.

15 - Notices in Aircraft

Notices indicating that smoking is prohibited shall be exhibited in every aircraft registered in Kuwait in accordance with any conditions with regard to smoking which may be imposed by the certificate of airworthiness relating to the aircraft.

16 - Exits in Aircraft

1. In every public transport aircraft registered in Kuwait, every means of exit from the aircraft and from every passenger compartment therein shall be kept free of any obstruction and shall not, when the aircraft is in flight, be fastened by locking or otherwise so as to hinder the immediat use thereof in an emergency.

2. The position of every such means of exit, being a means of exit provided for use in an emergency, shall be clearly marked inside with the words “Emergency, Exit” and with instructions as to how the means of exit can be opened; if the emergency exit is designed to be opened from the outside, the aircraft shall be marked outsied in like manner.

17. Access and inspection for airworthiness purposes

The Adminstration on the recommendation of the Registeration Expert may cane such

اختبار طيران تجريبي حسب ما ترتئيه ضروريا «لأغراض هذا الجزء من الأنظمة» وكل شخص مفوض بذلك من قبل الإدارة يستطيع «لهذه الاغراض» ان يدخل أي محل في أي وقت معقول ليفتش أي جزء من طائرة أو من أجهزتها أو أي عتاد لها أو أية وثيقة ذات علاقة بها .

١٨ – «الرسوم»

على الإدارة ان تعلن تفاصيل الرسوم المطلوب فرضها على تجديد شهادات اهلية الطائرة للطيران وعلى مصادقة الأجهزة .

الجزء الثالث
(ملاحو الطائرة وترخيصهم)

١٩ – «تأليف ملاحي الطائرة»

١ – لا يسمح لأية طائرة ان تطير فوق أراضي الكويت الا اذا كانت تحمل ملاحين جويين بالعدد والصنف المطلوبين بموجب قانون البلاد المسجلة فيها تلك الطائرة .

٢ – على الطائرة المسجلة في الكويت ان تحمل ملاحين جويين لا يقل عددهم ولا يختلف صنفهم عن المطلوب في شهادة أهلية الطائرة للطيران .

٣ – على الطائرة المسجلة في الكويت والتي تقوم بطيرانها قصد النقل العمومي في اقصى حمولة مصرح بها تزيد عن (٢٢,٥٠٠) رطل انكليزي ان تنقل ما لا يقل عن قائدين ضمن ملاحيها الجويين .

٤ – على الطائرة المسجلة في الكويت والقائمة برحلة جوية لأجل النقل العمومي ان تحمل اختصاصيا بفن الملاحة الجوية مرخصا «له قانونيا» كأحد ملاحيها بالإضافة إلى الملاحين المطلوب حملهم بموجب الفقرة (٢) من هذا النظام عند قيامها بأية رحلة :

inspections. investigations, tests, experiment and flight trails to be made as he deems necessary for the purpose of this Part these Regulations and any person authorised to do so in writting by the Administration may, for such purposes, go upon any premisses at any reasonable time to inspect and part of or material for an aircraft or its equipment, or any documents relating thereto.

18 - Fees

Details of fees to be charged for the renewal of certificate of airworthiness and for the approval of equipment shall be notified by the Administration.

PART - III
AIRCARAFT CREW AND LICENSING

19 - Composition of flight crew of aricraft

1. No aircraft shall fly over the territories of Kuwait unless it carries flight crew of the number and description required by the law of the country in which it is registered.

2. An aircraft registered in Kuwait shall carry a flight crew of at least the number and description specified in the certificate of airworthiness.

3. An aircraft registered in Kuwait and flying for the purpose of public transport with a maximum total weight authorised of more than 22,500 Ib shall carry not less than two pilots as members of the flight crew thereof.

4. An aircraft registered in Kuwait engaged in a flight for the purpose of public transport shall carry a duly licensed flight navigator as a member of the flight crew in addition to the members thereof whose carriage is required under paragraph (2) of this Regulation when carrying out any flight:

(a) The Proposed route of which as planned prior to take-off exceeds a great circle distance of 500 nautical miles when measured alogn either:

(i) The route as intended to be flown if conditions permit, or

(ii) That route as it may be valid by any diversion planned prior to take-off as an alternative for adoption if necessary in the course of the flight, from the point of take-off to, in case (i), the point of first intended landing or, in case (ii), the point of first landing specified for the purpose of any such diversion; and

(b) In the course of which the aircraft in following any route planned or varied as afforesaid will fly over any part of an area specified in the Sixth Schedule to these Regulations.

5. An aircraft registered in Kuwait which is required by the provisions of Regulation 13 to be equipped with radio communication apparatus shall carry a flight radio operator as a member of the flight crew, who shall not, if he is required to operate radiotelegraph apparatus, be the same person as a person performing other duties in compliance with this Regulation.

6. If it appears to them to be expedient to do so in the interests of safety, the Administration may direct any particular operator that the aircraft operated by him shall not fly in such circummstances as the Administration may specify unless they carry such additional members of the flight crew as he may specify in the direction.

7. An aircraft registered in Kuwait carrying twenty or more passengers on a flight for the purpose of public transport shall carry as a member of the crew a steward who shall perform such duties in the interest of the safety of passengers as

(أ) تزيد على طريقها المقترحة والمرسومة قبل اقلاعها عن مسافة ٥٠٠ ميل بحري عندما تقاس اما : –

١ – على طول الطريق المقصود قطعها «ان سمحت الظروف بذلك» .

٢ – على تلك الطريق التي يمكن ان تغير بموجبها أي تحول يكون قد رسم قبل الاقلاع كبديل يتخذ عند الضرورة أثناء الطيران .

من نقطة الاقلاع «إلى النقطة الأولى المقصودة للنزول» في الحالة المبينة في الفقرة الفرعية (١) «أو إلى نقطة النزول الأولى المعينة بغية أي تحول في الحالة المبينة في الفقرة الفرعية (٢) .

ب – تطير الطائرة أثناءها عند اقتفائها أي طريق مرسومة أو محولة كما أشير أعلاه فوق أي جزء من مساحة محددة في الجدول السادس من هذه الأنظمة .

٥ – على الطائرة المسجلة في الكويت والمطلوب منها بموجب أحكام النظام/ ١٣ أن تكون مجهزة بجهاز راديو ان تحمل معها عاملا «لاسلكيا» كأحد أفراد ملاحيها «لا يجوز له» (إن كان مطلوبا منه أن يدير جهاز تلغرافياً لاسلكياً) ان يكون نفس الشخص القائم بوظيفة أخرى عملا بهذا النظام .

٦ – تستطيع «الإدارة» (إذا اتضح لها انه من مصلحة السلامة) ان تأمر المسؤول عن الطائرة «ألا يطير» في ظروف تعينها «الإدارة» ما لم تحمل الطائرة عددا اضافيا من الملاحين يحدد في الأمر الصادر منها إليه .

٧ – يجب على الطائرة المسجلة في الكويت والحاملة عشرين راكبا «أو أكثر» في رحلة للنقل العمومي ان تحمل معها مضيفا كأحد أفراد ملاحيها يقوم لمصلحة سلامة الركاب بالمهام التي

may be assigned to him by the operator or commander of the aircraft, but who shall not act as a pilot, flight navigator, flight engineer or flight radio operator of the aircraft.

20 - Members of Flight Crew-Licences

1. Subject to the provisions of this Regulation, a person shall not:

(a) Act as a member of the flight crew required by or under these Regulations to be carried in an aircraft registered in Kuwait; or

(b) undertake the duties of a pilot additional to the members of the flight crew so required, unless he is the holder of an appropriate licence granted under the law of any Contracting State and validated by the Administration.

2. A person shall not act as a member of the flight crew in an aircraft registered outside Kuwait flying over the territories of Kuwait unless he is the holder of an appropriate licence granted or rendered valid under the law of the country in which the aircraft registered.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Regulation, a person may act as the pilot of an aircraft registered in Kuwait for the purpose of becoming qualified for the grant or renewal of a pilot's licence or for the inclusion, renewal or extension of a rating thereon, without being the holder of an appropriate licence, if the following conditions are complied with:

(a) no other person shall be carried in the aircraft except a person carried as a member of the flight crew in compliance with these Regulations, or, if the pilot in command of the aircraft is the holder of an appropriate licence, any person carried for the purpose of being trained as a member of the flight crew of an aircraft;

ستعين له من قبل المسؤول عن الطائرة أو قائدها ولكنه لا يسمح له بأن يقوم بمهام طيار أو ملاح جوي أو مهندس طيران أو عامل لاسلكي .

٢٠ - «رخص الملاحين الجويين»

١ - مع التقيد بأحكام هذا النظام لا يسمح لشخص : -

أ - بأن يعمل كأحد الملاحين الذين تقضي هذه الأنظمة حملهم في طائرة مسجلة في الكويت .

ب - ان يقوم بواجبات طيار بالإضافة إلى أفراد ملاحي الطائرة الذين تقتضيهم هذه الأنظمة مالم يكن حاملا رخصة ملائمة منحت له بموجب قانون أية دولة متعاقدة وتكون الإدارة قد ثبتت صلاحية تلك الرخصة .

٢ - لا يسمح لشخص ان يعمل كأحد الملاحين في طائرة مسجلة خارج الكويت أثناء تحليقها فوق أراضي الكويت مالم يكن حاملا «رخصة ملائمة منحت له أو ثبتت شرعيا بموجب قانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها .

٣ - رغم احكام الفقرة الأولى من هذا النظام، يجوز لشخص ما أن يعمل كطيار لطائرة مسجلة في الكويت بغية اكتساب الكفاءة اللازمة للحصول على رخصة طيار أو لتجديدها أو لادخال أو تجديد أو تمديد إحدى الفئات فيها دون أن يكون حاملاً رخصة ملائمة إذا امتثل الشروط التالية : -

(أ) ألا يحمل معه في الطائرة أي شخص عدا الشخص المطلوب حمله كأحد ملاحي الطائرة عملا بهذه الأنظمة» أو إن كان الطيار المسؤول في الطائرة يحمل رخصة ملائمة فانه يجوز حمل أي شخص آخر كأحد ملاحي الطائرة بقصد التدريب .

ب – ألا يعمل كطيار مسؤول عن الطائرة مالم يكن «ضمن الستة الشهور السابقة مباشرة حاملا لرخصة طيار (خلاف رخصة طيار طالب) تثبت شرعيتها بموجب هذه الأنظمة» وألا يكون قد شعر بأن حالته الصحية قد ساءت في تلك المدة بحيث تجعله غير صالح للحصول على الرخصة التي يعتزم التأهل لها .

٤ – يقصد من رخصة ملائمة لأغراض هذا النظام الرخصة التي تخول حاملها ان يقوم بالوظائف المختصة بالطائرة وبالرحلة المنوي القيام بها (أ) .

٢١ – «رخص طالب طيار»

١ – لا يستطيع شخص ان يطير كطالب طيار وفي عهدته طائرة دون أن يكون في حوزته رخصة شرعية لطيار طالب صدرت من قبل شخص مفوض وفقا لاحكام هذا النظام .

٢–١ – يقدم طلب لرخصة طيار طالب على نموذج خاص يتضمن التفاصيل التالية :

(أ) اسم الطالب بكاملة .

(ب) عنوانه الدائم .

(جـ) جنسيته .

(د) تاريخ ومكان الولادة .

(هـ) بيان عن أي طلب سابق قدمه للحصول على رخصة لقيادة طائرة .

(و) تصريح منه إنه منذ تاريخ الفحص الطبي المشار إليه فيما بعد لم يعان أي خلل جسماني أو وهن أو أي مرض .

٢ –٢ – مع كل طلب لرخصة طيار طالب ترفق شهادة طبية على ثلاث نسخ تثبت أهلية الشخص لتلك الرخصة الموقعة من طبيب معين لهذه الغاية من قبل دائرة الصحة العامة في الكويت .

(b) he shall not be the pilot in command of the aircraft unless within the period of six months immediately preceding he was either the holder of a pilot's licence (other than a student pilot's licence) rendered valid these regulations and his physical condition has not, so far as he is aware, so deteriorated during that perios as to render him unfit for the licence for which he intends to qualify.

4. An appropriate licence for the purposes of this Regulation means a licence which entitles the holder to perform the duties which he undertakes in relation to the aircraft concerned and the flight on which it is engaged.

21 - Students Pilot's Licences

1. No person may fly as a student pilot in charge of a flying machine without a valid Student Pilot's Licence issued by an authorised person in accordance with the provisions of this Regulation.

2-1- Application for a Student Pilot's Licence shall be submitted on a from suplied for the purpose and shall contain the following particulars:

a) Applicant's full name;

b) His permanent address;

c) His Nationality;

d) The date and place of his birth;

e) A statement of any previous application by him for any licence to pilot a flying machine;

f) A declaretion by him that since the date of the medical examination referred to hereinafter the applicant has not suffered from any physical defect or disability or from any disease.

2-2- Each application for a Student Pilot's licence shall be accompanied by a certificate, in triplicate, of medical fitness to Hold such a licence signed by a Medical officer appointed for the purpose by the Public Health department of Kuwait.

٣ – عندما يقتنع الشخص المفوض أن عمر الطالب لا يقل عن السبعة عشر عاماً وانه شخص صالح وملائم لأن يحمل الرخصة «يستطيع منحه رخصة طيار طالب» للمدة التي يعتبرها مناسبة والتي عليه ان يظهرها على الرخصة مقابل رسم خمس روبيات .

٤ – تقدم الطلبات لتجديد الرخص بنفس الطريقة المعينة في الفقرة الثانية ولا يجوز اعطاء أي تجديد الا إذا اقتنع الشخص المفوض ان احكام الفقرة الثالثة قد عمل بها .

٥ – يجوز للشخص الحائز على رخصة طيار طالب «حين تسمح له الظروف» أن يطير كطيار مسؤول عن طائرة بغية تأهيل نفسه للحصول على رخصة طيار خصوصية شرط : –

أ – ان يطير دائما تحت امرة شخص حائز على درجة مدرس كما يقتضي النظام/ ١٤ . وعلى المدرس أن يتأكد أن الطالب لن يقوم بمناورات فوق مقدرته وكفاءته وان يطيع التعليمات التي يصدرها إليه المدرس .

ب – ألا يحمل معه ركاباً .

جـ – ألا يطير خارج الكويت ومياهها الإقليمية الا باذن خطي صريح من شخص مفوض .

د – أن تبدأ جميع الرحلات وتنتهي من نفس المطار الا في حالات الطوارئ «تتعرض فيها سلامة الطائرة أو ركابها للخطر» ومع ذلك يستطيع المدرس أن يأذن بالهبوط في محطات متوسطة بغية تمرين الطالب على الطيران فوق جميع المناطق .

٢٢ – «تثبيت شرعية الرخص لملاحي الطائرة»

١ – تستطيع الإدارة ان تصدر شهادة (يشار إليها فيما بعد بشهادة تثبيت شرعية) تثبت بموجبها «لأغراض هذه الأنظمة» شرعية أية

3. The authorised person on being satisfied that the applicant is not less than 17 years of age and is a fit and proper person to hold a licence may, on payment of a fee of Rs.5/- grant him a Student Pilot's Licence for such period as he thinks fit which period shall be endorsed on the licence.

4. Applications for renewal of licences shall be made in the same manner as prescribed in paragraph (2) and no renewal may be made until the authorised person has satisfied himself that the provisions of paragraph (3) have been complied with.

5. The holder of a Student Piolot's Licence may, when circumstances allow, fly as a pilot in charge of an aeroplane for the purpose of qualifying himself for a Private Pilot's Licence provided that:

(a) He flies at all times under the orders of a person holding an instructor's rating as required by Regulation 14, who shall ensure that the student does not undertake manoeuvres beyond his capacity, and obeys the instructions given by such instructor;

(b) He does not carry passengers;

(c) He does not fly outside Kuwait and its territorial waters except with the express written permission of an authorised person;

(d) All flights shall begin and end the same aerodrome except cases of emergency involving the safety of the aircraft or its occupats. The instructor however may authorises intermediate landing on any flight for the purpose of giving the student practice in cross country flights.

22 - Validation of Licences to Members of Flight Crew

1. The Administration may issue a certificate (hereinafter referred to as a validation) rendering valid for the purpose of these Regulation licences of any of the

رخصة من الأصناف المبينة أدناه كانت قد منحت بموجب قانون أية دوله متعاقده أخرى .

رخصة طيار خصوصية (طائرة) .

رخصة طيار تجاري (طائرة) .

رخصة طيار تجاري درجة أولى (طائرة) .

رخصة طيار لخط نقل جوي .

رخصة ملاح جوي .

رخصة مهندس طيران .

رخصة عمومية لعامل تلفنة لاسلكية .

رخصة محدودة لعامل تلفنة لاسلكية .

رخصة عمومية لعامل مراسلة لاسلكية .

رخصة مؤقتة لعامل مراسلة لاسلكية .

٢ – ان الرخصة من أي صنف والممنوحة بموجب سلطة مشروعة تخول لحاملها القيام بالواجبات المعينة بصدد تلك الرخصة في الجزء الأول من الجدول السابع المذكور تحت عنوان «امتيازات» .

على شرط ألا يخول الشخص القيام بالواجبات المعينة في رخصته إذا علم أو كانت لديه أسباب تجعله يعتقد ان حالته الصحية (ويشتمل ذلك على نظره وسمعه) تجعله مؤقتاً أو باستمرار غير صالح للقيام بتلك الواجبات .

٣ – أية درجة من الأصناف المعينة في الجزء الثاني من الجدول السابع المذكور تعتبر أنها تكون جزءاً من الرخصة وتخول صاحبها أن يقوم بالواجبات المعينة في الجزء الثاني من الجدول المذكور الخاص بتلك الدرجة .

٤ – على كل شخص لديه رخصة ثبتت شرعياً «بموجب هذه الأنظمة» يعاني : –

(أ) عطلاً «شخصيا» أثناء تأديته الواجبات التي لها صلة برخصته .

(ب) أي عطل شخصي آخر يقعده عن العمل .

following classes granted under the law of any Contracting State.

Private pilot's licence (Flying Machines),

Commercial pilot's licence (flying machines),

Senior commercial pilot's licence (flying machines),

Airline transport pilot's licence (flying machines),

Flight navigator's licence,

Flight engineer's licence,

Flight radiotelephony operator's general licence,

Flight radio telophony operator's restricted licence,

Flight radiotelegraphy operator's licence,

Flight radiotelegraphy operator's temporary licence,

2. A licence of any class granted under the legal authority shall entitle the holder to perform the duties specified in respect of that licence in Part I of the said Seventh Schedule under the heading "privileges".

Provided that a person shall not be entitled to perform the duties to which his licence relates if he knows or has reason to believe that his physical condition (including his sight and hearing) renders him temporarily or permanently unfit to perform such duties.

3. A rating of any of the classes specified in Part II of the said Seventh Schedule shall be deemed to form part of the licence and shall entitle the holder to perform such duties as are specified in Part II of the said Schedule in respect of that rating.

4. Every holder of a licence rendered valid under this Regulation who suffers:

(a) Any personal injury in the course of the duties to which his licence relates; or

(b) Any other personal injury involving incapacity for work; or

(c) Any illness involving incapacity for work throughout a period of twenty days or more,

shall notify the Administration and the competent authority of the State under the law of which the licence is granted of such injury or illness in writing. Such notice shall be given as soon as the period of twenty days has elapsed in the case of illness.

5. A licence rendered valid under this Part of these Regulations shall be deemed to be suspended upon the occurence of such an injury, or the elapse of such period of illness as is referred in paragraph (4) of this Regulation: the suspension of the licence shall cease:

(i) Upon the holder being medically examined under arrangements made by the competent authority of the State under the law of which the licence is granted and pronounced fit to resume his duties under the licence; or

(ii) Upon the competent authority as aforesaid exempting the holder from the requirement of a medical examination, subject to such conditions as the competent authority as aforesaid may think fit.

23 - Personal Flying Log Book

Every member of the flight crew of an aircraft registered in Kuwait shall keep a personal flying log book in which the following particulars shall be recorded:

The name and address of employer (if any).

Particulars of all flights made as a member of the flight crew of aircraft, including:

(a) The date, time, duration, and places of arrival and departure of each flight;

(b) The type and registration marks of the aircraft;

(c) The capacity in which the holder acted in flight;

(جـ) أي مرض يقعده عن العمل لمدة عشرين يوماً أو أكثر ان يبلغ كتابة «الإدارة» والسلطة ذات الصلاحية في الدولة التي بموجب قانونها منحت الرخصة عن ذلك العطل أو المرض «وفي حالة العطل» يجب أن يجري التبليغ في أقرب وقت ممكن «وفي حالة المرض» حالا «بعد انقضاء مدة العشرين يوما» .

٥ – ان الرخصة المثبتة شرعيا بموجب هذا الجزء من الأنظمة تعتبر موقوفة عند حدوث مثل ذلك العطل أو بعد انقضاء مدة المرض المنوه عنها في الفقرة الرابعة من هذا النظام .

ينتهى توقيف الرخصة .

١ – عندما يجري فحص حاملها طبيا حسب ترتيب تقوم به الدولة التي بموجب قانونها منحت الرخصة ويعلن انه صالح لأن يستأنف عمله بموجب الرخصة .

٢ – عندما تعفي السلطة المختصة السالفة الذكر حاملها من ضرورة الفحص الطبي تحت شروط تراها السلطة المختصة ملائمة .

٢٣ – «سجل الرحلات الجوية الشخصي»

على أي فرد من ملاحي طائرة مسجلة في الكويت ان يقتني سجلا «شخصيا» للرحلات الجوية حيث يسجل التفاصيل التالية :

اسمه وعنوانه .

تفاصيل رخصته (إن وجدت) التي تخوله العمل كملاح في طائرة .

اسم وعنوان الموظف (إن وجد) .

تفاصيل كافة الرحلات التي قام بها كعضو من ملاحي الطائرة متضمنه :

(أ) التاريخ والزمن والدوام وأمكنة الوصول والانطلاق لكل رحلة .

(ب) طراز وعلامات تسجيل الطائرة .

(جـ) الوظيفة التي قام بها أثناء الرحلة .

(d) Particulars of any special conditions under which the flight was conducted, including night flying and instrument flying;

(e) Particulars of any test or examination undertaken whilst in flight.

24 - Instruction in Flying

1. A person shall not give any instruction in flying or any direction to fly to any person flying or about to fly a flying machine for the purpose of becoming qualified for:

(a) The grant of a pilot's licence; or

(b) The inclusion in a pilot's licence of an aircraft rating entitling the holder of the licence to act as the pilot of a multi-engined flying machine if he has not been previously so entitled, or a seaplane if he has not been previously so entitled, or a helicopter if he has not been previously so entitled; or

(c) The inclusion or variation of any rating, other than an aircraft rating, in a pilot's licence, unless:

(i) The person giving the instruction holds a licence, rendered valid under these regulations entitling him to act as pilot in command of the aircraft for the purpose and in the conditions under which instruction is to be given; and

(ii) If payment is made for the instruction, such licence entitles the holder to act as pilot in command of an aircraft flying for the purposes or public transport. (iii) Such licence includes a rating entitling the holder, in accordance with the relative privileges specified in the Seventh Schedule to these Regulations, to give such instruction in flying;

Provided that sub-paragraph (ii) of this paragraph shall not apply if the aircraft is owned, or is operated under arrangements entered into, by a flying club of which both

(د) تفاصيل الشروط الخاصة التي بموجبها أجريت الرحلة «بما في ذلك الطيران الليلي والطيران المعتمد على مراقبة الآلات .

(هـ) تفاصيل أية تجربة أو اختبار أجري أثناء الطيران .

٢٤ – «التدريب على الطيران»

١ – لا يسمح لشخص أن يقوم بأي تدريب على الطيران أو باعطاء أية إرشادات لشخص ان يطير أو على وشك الطيران في طائرة بقصد تأهله :

(أ) للحصول على رخصة طيار .

(ب) لادخال صنف طائرة في رخصة طيار تخول حاملها أن يحمل كطيار طائرة متعددة الحركات «ان لم يكن خول ذلك سابقا» أو لطائرة بحرية ان لم يكن خول ذلك سابقا أو لهليكوبتر (طائرة بمروحة أفقية) ان لم يكن خول ذلك سابقا .

(جـ) لادخال أو تغيير أي صنف من الأصناف «عدا فئة طائرة» في رخصة الطيار ما لم :

١ – يكن الشخص الذي يعطي الإرشادات يحمل رخصة ثبتت شرعيا «بموجب هذه الأنظمة» تخوله العمل كطيار مسؤول عن الطائرة لأجل الغاية وفي الظروف التي بموجبها تعطى الارشادات .

٢ – تكن تلك الرخصة «في حالة دفع أجرة للتعليم» تخول حاملها ان يعمل كطيار مسؤول عن طائرة تطير بقصد النقل العمومي .

٣ – تشتمل تلك الرخصة على درجة تخول حاملها أن يقوم بالتعليم أثناء الطيران وفقا للامتيازات المتعلقة بها والمعينة في الجدول السابع من هذه الأنظمة ، على شرط ألا يطبق الفرع الثاني من هذه الفقرة إذا كان يملك الطائرة نادي

the person giving and the person receiving the instruction are members.

2. For the purpose of this Regulation payment shall be deemed to be made fot instruction if any reward is given or promised by any person to any other person in consideration of the flight being made or of the instruction being given or if the instruction is given by a person employed for reward primarily for the purpose of giving such instruction.

25 - Fees

Fee chargeable for the validation or renewal of a validation of any of the licences set out in Regulation 22 shall be Rs. 5/- for each such validation or renewal.

PART IV
OPERATION OF AIRCRAFT

26 - Operations Manual

1. This Regulation shall apply to public transport aircraft registered in Kuwait except aircraft used for the time being solely for:

(a) The purpose of training persons to perform duties in an aircraft; or

(b) Local pleasure flights begining and ending at the same aerodrome with no intermediate landing elswhere.

2. The operrator of every aircraft to which this Regulation applies shall cause an operations manual to be prepared which shall include such information and instructions as are necessary, in addition to the particulars in the certificate of airworthiness in force in respect of the aircraft, the enable his operating staff to perform their duties in relation to the conduct of the aircraft and in particular information and instruction relating to the matters specified in Part A of the Eight Schedule to these Regulations. The operations manual shall be revised or

طيران . يكون الشخص الذي يعطي التعليمات والشخص الذي يستلمها أعضاء فيه .

٢ – لغرض هذا النظام «تعتبر الأجرة مدفوعة للتعليم عندما تكون أية مكافأة قد اعطيت أو وعدت من قبل شخص إلى شخص آخر مقابل القيام بالرحلة الجوية أو عندما يكون التعليم قد أعطى من قبل شخص موظف خصيصاً لإعطاء التعليم مقابل أجرة .

٢٥ – «الرسوم»

الرسوم المطلوب فرضها على أية رخصة لتثبيت شرعيتها أو لتجديدها كما هو مبين في النظام (٢٢) تكون بواقع (خمس روبيات لكل تثبيت أو تجديد) .

الجزء الرابع
عمل الطائرات

٢٦ – «كتب التعليمات»

١ – يطبق هذا النظام على طائرات النقل العمومية المسجلة في الكويت ما عدا الطائرات المستعملة في وقت ما بقصد : –

(أ) تمرين أشخاص على القيام بوظائف في الطائرة .

(ب) القيام برحلات محلية للنزهة تبدأ وتنتهي في نفس المطار دون الهبوط في مطارات متوسطة أخرى .

٢ – على المسؤول عن كل طائرة ينطبق عليها هذا النظام أن يقوم بتحضير كتيب يتضمن المعلومات والارشادات الضرورية بالإضافة إلى التفاصيل المدونة في شهادة أهلية الطائرة للطيران سارية المفعول ليمكن موظفيه من القيام بواجباتهم بالنسبة إلى تسيير الطائرة في رحلتها المقصودة «وعلى الخصوص المعلومات

والارشادات التي تتعلق بالشؤون المعينة في جزء (أ) من الجدول الثامن لهذه الأنظمة .

وهذا الكتيب يجب أن ينقح أو يبدل من وقت إلى آخر ليحفظ دائما حديث العهد وأن تعطى منه نسخة أو توضع في متناول اليد لكل عضو من أعضاء الطائرة العاملين .

٣ – على المسؤول عن الطائرة أن يزود الإدارة «إذا طلبت منه ذلك بنسخة عن كافة التعليمات المدونة في الكتب المستعمل في الوقت الحاضر» أو ببعض أجزاء منه كما تحدده الإدارة .

٤ – لأغراض هذا البند والجدول الثامن من هذه الأنظمة «عبارة» موظفون عاملون «تعني المستخدمين والوكلاء والموظفين من قبل المسؤول عن تسيير الطائرة ليؤمنوا سلامة الرحلات الجوية بطريقة مضمونة .

٢٧ – «مسؤوليات المسؤولين عن النقل العمومي»

١ – قبل ان تقوم طائرة مسجلة في الكويت برحلة جوية لأغراض النقل العمومي «يجب على المسؤول عن الطائرة : –

(أ) أن يعين طياراً ليكون قائدا للطائرة أثناء الرحلة .

(ب) أن يقتنع أن المطار الذي ستهبط فيه الطائرة وأي مطار بديل له صالح لهذه الغاية وخاصة بأنه مجهز كفاية بالرجال والآلات لتمكين الطائرة من الهبوط والاقلاع منه بأمان .

(جـ) أن يقتنع أن المحطات اللاسلكية الجوية ووسائل الملاحة الجوية القائمة على خدمة الطريق المقصود «أو أي تحويل مخطط منه» كافية لتأمين سلامة طيران الطائرة .

٢ – على المسؤول عن طائرة مسجلة في الكويت ألا يسمح لأي شخص أن يكون عضواً من ملاحيها أثناء أية رحلة بقصد النقل العمومي (ما عدا إذا كان القصد فقط تمرين أشخاص

replaced from time to time so as always to be kept up to date and copy thereof shall be furnished or made available to each member of the operating staff.

3. The operator of the aircraft shall, if the Administration shall so require, furnish the Administration with a copy or the whole of the operations manual for the time being in effect, or of such parts thereof as the Administration may specify.

4. For the purposes of this Regulation and the Eighth Schedule to these Regulations "operating staff" means the servants and agents employed by the operator, whether or not as members of the crew of the aircraft, to ensure that the flights of the aircraft are conducted in a safe manner.

27 - Public Transport Operators Responsibilities

1. Before an aircraft registered in Kuwait engages on a flight for the purpose of public transport, the operator of the aircraft shall:

(a) Designate a pilot to be the commander of the aircraft for the flight;

(b) Satisfy himself that the aerodrome at which it is intended to land and any alternate aerodrome are suitable for the purpose and in particular are adequately manned and equipped to enable the aircraft to land and take off safely;

(c) Satisfy himself that the aeronautical radio stations and navigational aids serving the intended route or any planned diversion therefrom are adequate for the safe navigation of the aircraft.

2. The operator of an aircraft registered in Kuwait shall not permit any person to be member of crew thereof during any flight for the purpose of public transport (except for the sole purpose of training persons to perform duties in aircraft) unless such

persons has had the training, experience, practice and periodical tests specified in part B of the Eighth Schedule to these Regulations, and unless the operator has satisfied himself that such person is competent to perform his duties, and in particular to use the equipment provided in the aircraft for that purpose. The operator shall maintain the records specified in part B of the said Schedule.

28 A - Prevention of Excessive Fatigue of Flight Crew

The Operator of an aircraft registered in Kuwait and the flight crew thereof shall comply with the provisions for the prevention of excessive fatigue of flight crew laid down in the Ninth Schedule to these Regulations.

29 - Loading of Public Transport Aircraft

1. This Regulation shall apply to public transport aircraft registered in Kuwait except:

(a) Aircraft of which the maximum total weight authorised does not exceed 2.500 1b.;

(b) Aircraft used for the time being solely for:

(i) The purpose of training persons to perform duties in aircraft; or

(ii) Local pleasure flights beginning and ending at the same aerodrome with no intermediate landing elsewhere.

2. The operator of every aircraft to which this Regulation applies shall designate a person to be responsible for the loading of the aircraft before each flight for the purpose of public transport and shall furnish to such person written instructions relating to the distribution and securing of the load so as to ensure:

للقيام بواجبات في طائرة) إلا إذا كان ذلك الشخص قد حصل على التدريب والخبرة والتمرين والتجارب الدورية المعنية في جزء (ب) من الجدول الثامن لهذه الأنظمة، وما لم يكن المسؤول عن الطائرة قد اقتنع إن ذلك الشخص كفؤ للقيام بواجباته وخاصة لاستعمال الأجهزة المزودة بها الطائرة لهذه الغاية وعلى المسؤول عن الطائرة أيضا أن يحتفظ بالقيود المعينة في جزء (ب) من الجدول المذكور.

٢٨ – «تحاشي الاجهاد المفرط لملاحي الطائرة»

على المسؤول عن طائرة مسجلة في الكويت وعلى ملاحيها ان يمتثلوا للأحكام الموضوعة في الجدول التاسع من هذه الأنظمة والتي تمنع الاجهاد المفرط لملاحي الجو.

٢٩ – «تحميل طائرات نقل عمومي»

١ – يطبق هذا النظام على طائرات النقل العمومية المسجلة في الكويت ما عدا: –

(أ) الطائرات التي لا يزيد وزنها المرخص عن (٢٥٠٠) رطل انكليزي.

(ب) الطائرات المستعملة في وقت ما:

١ – التمرين لأشخاص على القيام بوظائف في طائرة.

٢ – للقيام برحلات محلية للنزهة التي تبدأ وتنتهي في نفس المطار، دون النزول في مطارات متوسطة في مكان آخر.

٢ – على المسؤول عن الطائرة المطبق عليها هذا النظام أن يعين شخصاً ليكون مسؤولا عن تحميل الطائرة قبل كل رحلة بقصد النقل العمومي وأن يزود ذلك الشخص بتعليمات كتابية تتعلق بتوزيع وضبط الحمولة حتى يضمن:

أ – نقل الحمولة بأمان أثناء الرحلة .

ب – تنفيذ الشروط التي بموجبها صدرت صلاحية الطائرة للطيران والمتعلقة بشحن الطائرة .

٣ – على الشخص المعين بهذا الشكل «قبل البدء بأية رحلة» أن يحضر ويوقع لائحة الشحن على نسختين وفقا لما يتطلبه الجزء الأول من الجدول العاشر من هذه الأنظمة وأن يقدم تلك اللائحة إلى القائد لفحصها (ما لم يكن هو قائد الطائرة بنفسه) .

على شرط انه إذا كانت الشحنة وتوزيعها وضبطها باقية على حالها من الرحلة السابقة إلى الرحلة المقصودة التالية تعتبر هذه الفقرة معمولا بها إذا قام القائد بتظهير وتوقيع لائحة الشحن المتعلقة بالرحلة السابقه بهذا الخصوص مبينا تاريخ التظهير ومركز الانتقال ومركز الوصول التالي .

٤ – تحفظ في الطائرة نسخة من لائحة الشحن ريثما تتم الرحلات المتعلقة بها والنسخة الثانية لا تنقل في الطائرة بل تحفظ عند المسؤول عن الطائرة لحين انقضاء مدة ستة شهور على ذلك .

٣٠ – «شروط العمل لطائرات النقل العمومية»

١ – لا يجوز لطائرة ان تقوم برحلة ما بقصد النقل العمومي باستثناء الرحلات التي هدفها تمرين أشخاص للقيام بوظائف في طائرة ما لم تكن قد امتثلت لمقتضيات الجزء الثاني من الجدول العاشر بخصوص وزنها والاجراءات المتعلقة بذلك .

٢ – المتطلبات الخاصة بالحد الأدنى للأحوال الجوية المناسبة للاقلاع والتمهيد للنزول إلى الأرض المشار إليها في الجزء الثالث من الجدول

(i) The load may safely be carried on the flight.

(ii) That any conditions subject to which the certificate of airworthiness relating to the aircraft was issued or rendered valid, being conditions relating to the loading of the aircraft, are complied with.

3. The person so designated shall, before the commencement of any such flight, prepare and sign a load sheet in duplicate confirming to the reqairments in Part I of the Tenth Schedule to these Regulations and shall (unless he is himself the commander of the aircraft) submit the load sheet to the commander for examination. Provided that, if the load and the distribution and securing thereof upon the next intended flight are to be unchanged from the previous flight, this paragraph shall be deemed to be complied with if the commonder of the aircraft makes and signs an endorsement to that effect upon the load sheet relating to the previous flight, indicating the date of the endorsement the place of departure and the next intended place of destination.

4. One copy of the load sheet shall be carried in the aircraft until the flights to which it relates have been completed and one copy shall be presrved by the operator until the expiration of a period of six months thereafter, and shall not be carried in the aircraft.

30 - Public Transport Aircraft Operating Conditions

1. An aircraft shall not fly for the purpose of public transport, except for the sole purpose of training persons to perform duties in aircraft, unless the requirements in respect of its weight and related performance in Part II of the Tenth Schedule are complied with.

2. The requirement in respect of weather minimally for take-off, approach to landing in Part III of the Tenth Schedule shall be complied with in respect of every aircraft to

العاشر يعمل بها بخصوص كل طائرة ينطبق عليها النظام/ ٢٦ .

٣-١) على أية طائرة مسجلة في الكويت محلقة فوق مياهه بقصد النقل العمومي، أن تطير على ارتفاع يمكنها :

(أ) اذا كانت ذات محرك واحدا «في حالة توقف ذلك المحرك» .

(ب) إذا كان لها أكثر من محرك واحد «في حالة توقف أي من تلك المحركات ويكون المحرك أو المحركات الباقية تعمل باستمرار ضمن أقصى طاقتها المعينة في شهادة أهليتها للطيران أو في جدول شغلها أو في كتيب الطيران المختص بالطائرة .

من البلوغ إلى موقع تستطيع فيه أن تهبط إلى الأرض بأمان من علو كاف يمكنها من ذلك .

٢ - تبنى مقدرة طائرةً نقل عمومية على العمل طبقا للفقرة الفرعية الأولى من هذا النظام، على أساس المعلومات المبينة في شهادة أهليتها للطيران أو في جدول الشغل أو في كتيب الرحلات المختص بالطائرة «وإذا حدث ان المعلومات المبينة فيها غير كافية لذلك الغرض» أو في حالة تلك الوثائق لم تكن قد صدرت أو ثبتت شرعياً «يبني ذلك التقدير على أحسن معلومية متوافرة لدى قائد الطائرة» .

٣١ - «الحد الأدنى للأحوال الجوية المتعلقة بالطائرات الغير المسجلة في الكويت»

١ - لا يسمح لطائرة «عدا الطائرة المسجلة في الكويت» ان تحلق فوق الأراضي الكويتية بقصد النقل العمومي إلا إذا كان مدير تلك الطائرة قد زود رئيس إدارة الطيران المدني الكويتي بتلك التفاصيل التي يجوز ان يحتاج إليها من حين إلى

which Regulation 26 applies.

3. (1) A flying machine registered in Kuwait flying over water for the purpose of public transport shall fly, except as may be necessary for the purpose of take off or landing, at such an altitude as would enable the aircraft.

(a) If it has one engine only, in the event of the failure of that engine.

(b) If it has more than one engine, in the event of the failure of any one of those engines ans with the remaining engine or engines operating within the maximum continuous power conditions specified in the certificate of airworthiness, performance schedule or flight mannual relating to the aircraft, to reach a place at which it can safely land at a height sufficient to enable it do so.

(2) The assessment of the ability of a public of a public transport flying machine to comply with sub-paragraph (i) of this Regulation shall be based on the information as to its performance contained in the certificated of airworthiness, performance schedule or flight manual to the aircraft, In the event of the information given therein being insufficient for that purpose or in the event of no such documents having been issued or rendered valid, such assessment shall be based on the best information available to the pilot of the aircraft.

31 - Aircraft not Registered in Kuwait-Weather Minimal

1. An aircraft other than an aircraft on the Kuwait register shall not fly over territories of Kuwait for the purpose of public transport unless the operator thereof shall have furnished to the Administration such particulars as he may from time to time have required relating to the weather

minimal specified by the operator in relation to aerodromes in Kuwait for the purpose of limiting their use by the aircraft for take-off or landing, including any instruction given by the operator in relation to such weather minimal.

2. The aircraft shall not take-off or land at an aerodrome in Kuwait in weather conditions less favourable than the minimal so specified in relation to that aerodrome, or in contravention of the instruction referred to in paragraph (1) of this Regulation.

32 - Pre-flight Action by Commander of Aircraft

The commander of an aircraft registered in Kuwait shall satisfy himself before the aircraft takes off:

(a) that the flight can safely be made, taking into account the latest information available as to the route and aerodrome to be used, weather reports and forecasts available, and the alternative course of action in case the flight cannot be completed as planned;

(b) that the equipment (including radio apparatus) required by or under these Regulation to be carried is carried and is in a fit condition for use;

(c) that the aircraft is in every way fit for the intended flight, and, in the case of a flight for the purpose of public transport, that the certificates of maintenance required by these Regulations are in force and will not cease to be in force during the intended fight;

(d) that the load carried by the aircraft is of such weight, and is so distributed and secured, that it may safely be carried on the intended flight;

(e) that sufficient fuel, oil and engine coolant (if requirred) are carried for the intended flight, and that a safe margin has

آخر والمتعلقة بالحد الأدنى للأحوال الجوية المعينة من قبل المسؤول عن الطائرة نسبة إلى المطارات في الكويت بقصد تحديد استعمالها من الطائرات للاقلاع والنزول «بما في ذلك التعليمات المعطاة من المسؤول عن الطائرة نسبة إلى ذلك الحد الأدنى للأحوال الجوية .

٢ – لا يسمح الطائرة ان تقلع من مطار ما في الكويت أو ان تحط عليه في حالات جوية أقل ملائمة من الحد الأدنى المعين نسبة إلى ذلك المطار أو مخالفة للتعليمات المشار إليها في الفقرة الأولى من هذا النظام .

٣٢ – «أعمال قائد الطائرة قبل الاقلاع»

على قائد طائرة مسجلة في الكويت ان يقتنع قبل اقلاع الطائرة :

(أ) ان الرحلة يمكن إجراؤها بأمان واضعاً في حسابه آخر معلومات متوافرة عن الطريق والمطارات المقصود استعمالها والتقارير المتوافرة عن الطقس والتقلبات الجوية وطريق آخر للطيران فيما لو أستحال إتمام الرحلة كما هو مخطط .

(ب) وان الأجهزة (من ضمنها جهاز الراديو) المطلوب حملها بموجب هذه الأنظمة موجودة فعلاً داخل الطائرة وفي حالة صالحة للاستعمال .

(جـ) وان الطائرة صالحة من كل الوجوه للرحلة المقصودة وفي حالة رحلة بقصد النقل العمومي ان شهادة الصيانة المطلوبة بموجب هذه الأنظمة لا تزال سارية المفعول، وان مفعولها لن ينتهي أثناء الرحلة المقصودة .

(د) وان الشحنة المحملة على الطائرة من حيث الوزن هي صالحة لأن تنقل بأمان في الرحلة المقصودة وموزعة ومحكمة التثبيت في أماكنها .

been allowed for contingencies, and that a safe margin has been allowed for contingencies, and, in the case of a flight for the purpose of public transport, that the instructions in the operations manual or other instructions to the crew relating to fuel, oil and engine coobnt have been complied with;

(f) that, having regard to the performance of the aircraft in the conditions to be expected on the intended flight, and to any obstructions at the places of departure and intended destination and on the intended route, it is capable of safely taking off, reaching and maintaining a safe height thereafter, and making a safe landing at the place of intended destination;

(g) that any pre-flight check system established by the operator in the operations manual or otherwise has been complied with.

33 - Pilots to remain at controls

The commander of an aircraft registered in Kuwait shall cause one pilot to remain at the controls and be properly secured in his seat at all times while the aircraft is in flight. If the aircraft is required by these Regulations to carry two pilots, both pilots shall remain at the controls, and shall be properly secured in their seats, during take-off and landing.

34 - Public Transport of Passengers Duties of Commander

1. This Regulation applies to flights for the purpose of the public transport of passengers by aircraft registered in Kuwait.

2. In relation to every flight to which this Regulation applies the commander of the aircraft shall:

a) before the aircraft takes off ensure that all passengers are make familiar with the position and method of use of safety

(هـ) وإن كميات كافية من الوقود والزيت ومبرد المحرك (إن اقتضى ذلك) قد نقلت على الطائرة للرحلة المقصودة «وإن احتياطي معقول منها قد هيء للطوارئ وفي حالة رحلة بقصد النقل العمومي، ان التعليمات المدونة في كتيب الأعمال أو غيرها من التعليمات الموجهة إلى الملاحين والمتعلقة بالوقود والزيت ومبرد للمحرك قد عمل بها.

(و) وانه بالنظر إلى عمل الطائرة في الحالات المنتظر حدوثها أثناء الرحلة المقصودة، وبالنظر إلى أية عقبة في مراكز الاقلاع وجهات الهبوط والطريق المقصودة تستطيع الطائرة الاقلاع والارتفاع بأمان والاحتفاظ بعد ذلك بعلو آمن والنزول على الأرض بأمان في المحل المقصود.

(ز) وان أية طريقة لفحص الطائرة قبل الاقلاع المعينة من قبل المسؤول عن الطائرة في كتيب الأعمال أو غيره قد عمل بها.

٣٣ – «ملازمة قادة الطائرات لمقودها»

على قائد الطائرة المسجلة في الكويت أن يعمل على بقاء طيار على المقود مثبتاً على مقعده طيلة طيران الطائرة «وان كان المطلوب وجود طيارين في الطائرة فعليهما أن يبقيا مثبتين على مقعديهما عند الاقلاع والنزول».

٣٤ – «واجبات القائد الخاصة بطائرات النقل العمومية»

١ – يطبق هذا النظام على الرحلات التي تجري بقصد النقل العمومي للركاب بوساطة طائرات مسجلة في الكويت.

٢ – وفيما يتعلق بكل رحلة يطبق عليها هذا النظام «على قائد الطائرة»:

(أ) ان يتأكد قبل إقلاع الطائرة أن جميع الركاب قد اطلعوا على مكان وطريقة استعمال

الأحزمة وعدة السلامة وأبواب الطوارئ وغيرها من الوسائل المطلوبة بموجب هذه الأنظمة، والمقصود استعمالها من قبل الركاب كل بمفرده عند وقوع أي طارئ للطائرة «كما وانهم قد اطلعوا على مكان كافة الوسائل الأخرى المطلوبة بموجب هذه الأنظمة والمقصود استعمالها من الركاب اجمالا» في حالة وقوع أي طارئ بشرط أنه نسبة إلى أحزمة السلامة والأجهزة الأخرى المقصود استعمالها للنجاة في الماء أو على سطحه يجوز العمل بهذا المقتضى أي وقت تكون الطائرة قد بلغت فيه نقطة تتجاوز المسافة المعينة للنزول إلى الأرض.

(ب) وان لم تكن الطائرة مائية «أن يتخذ كافة الاجراءات المعقولة للتأكد قبل بلوغ الطائرة نقطة تبعد مسافة ثلاثين دقيقة طيران من اقرب شاطئ كما هي مقررة في (الفقرة الثانية «د») من الجدول الرابع من أن جميع الركاب قد اطلعوا على مكان أحزمة السلامة وغيرها من الأجهزة المطلوبة وتبينوا عملياً طريقة استعمالها من قبل الركاب كل بمفرده للنجاة في الماء أو على سطحه.

(جـ) وان كانت الطائرة مائية، ان يتأكد أن جميع الركاب قد اطلعوا على مكان أعتدة النجاة واعطوا شرحا عملياً لطريقة الاستعمال «كما ذكر اعلاه» قبل اقلاع الطائرة.

(د) وقبل اقلاع الطائرة ونزولها إلى الأرض أن يتخذ كافة الاجراءات المعقولة للتأكد من أن ملاحي الطائرة مثبتون في مقاعدهم وان المضيف «إن وجد» هو مثبت أيضا في مكان يمكنه من مساعدة الركاب «وإذا اقتضى ان تحمل الطائرة مضيفا بموجب الفقرة (٧) من النظام (١٩) يكون مكانه في القسم المخصص للركاب.

(هـ) وقبل اقلاع الطائرة أو هبوطها وعندما يرى ان الحيطة ضرورية بسبب اضطراب الهواء

belts, safety harness, emergency exits and all other devices required by or under these Regulations and intended for use by passengers individually in case of an emergency occurring to the aircraft, and with the position of all other device required by or under these Regulations and intended for use by passengers collectively in case of such an emergency:

Provided that, in relation to life jackets and other equipment designed to enable persons to survive in or on the water, this requirement may be complied with at any time before the aircraft reaches a point beyond gliding distance from land.

b) if the aircraft is not a flying boat take all reasonable steps to ensure that before the aircraft reaches a point more than 30 minutes flying time, determined in the manner specified in the Fourth Schedule paragraph 2 (d) from the nearest shore, all passengers are made familiar with the poisition, and given practical demonstration of the method of use, of the life jackets and other equipment required by of under these Regulations and designed for use by passengers individually in order to enable them to survive in or on the water;

c) if the aircraft is a flying boat, ensure that all passengers are made familiar with the position and given a practical demonstration of the method of use, as aforesaid, before the aircraft takes off;

d) before the aircraft takes of and before it lands, take all reasonable steps to ensure that the crew of the aircraft secured in their seats and that the steward, if any, is securd in a seat in a position which will enable him to assist passengers. If the aircraft is required under paragraph (7) of Regulation 19 to carry a steward, that position shall be in a passengers compartment.

e) before the aircraft takes off, or lands, and when by reason of turbulent air or any

أو أي طارئ يحصل أثناء الطيران «ان يتخذ كافة الاجراءات المناسبة للتأكد من أن جميع الركاب مثبتون تماما بأحزمة أو بعدد السلامة .

(و) وعند أي طارئ، أن يتخذ كافة الاجراءات المناسبة للتأكد من أن جميع الركاب قد اعطوا التعليمات اللازمة عما يجب ان يفعلوه عند الطوارئ .

(ز) ما عدا في حالة الاحتفاظ داخل جميع أقسام الركاب والملاحين أثناء مدة الطيران بضغط أعلى من (٧٠٠) مليار، ان يتخذ كافة الاجراءات المناسبة للتأكد «قبل بلوغ الطائرة إلى علو يزيد عن ١٣٠٠٠ قدم فوق سطح البحر» من ان طريقة استعمال الأوكسجين المزودة به الطائرة عملا بالنظام (١٢) قد اوضحت لكل راكب وعند بلوغ ذلك العلو من ان كل ركاب اوصي باستعمال الأوكسجين، ومن كل ملاح من ملاحي الطائرة قد استعمل الأوكسجين أثناء المدة بأكملها التي تكون بها الطائرة سائرة بطيرانها على علو يزيد عن ١٣٠٠٠ قدم فوق سطح البحر .

٣٥ – «عمل الراديو في الطائرة»

١ – لا يسمح لمحطة الراديو في طائرة بأن تدار «سواء أثناء الطيران أم لا» الا وفقا لشروط الرخصة الصادرة لتلك المحطة بموجب قانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها ومن قبل شخص مرخص له رسميا أو مصرح له بطريقة أخرى ليدير محطة الراديو بموجب ذلك القانون .

٢ – كلما وجدت طائرة أثناء طيرانها في ظروف تتطلب منها بموجب هذه الأنظمة ان تكون مجهزة بجهاز اتصال راديو «يجب الاحتفاظ بمراقبة لاسلكية مستمرة على الذبذبات المعمول بها في ذلك الوقت بقصد

emergency occurring during flight he considers the precaution necessary, take all reasonable steps to ensure that all passengrs are properly secured by safety belts or safety harness;

f) in any emergency, take all reasonable steps to ensure that all passengers are instructed in the appropriate emergency action which they should take;

g) except in a case where a pressure greater than 700 millibars is maintained in all passengers and crew compartments throughout the flight take all reasonable stops to onsure that, before the aircraft reaches an altitude of over 13.000 ft above mean sea level, the method of use of the oxygen provided in the aircraft in compliance with Regulation 12 is demonstrated to covery passenger; that on reaching such altitude every passenger is recommended to use oxygen and that, during the whole time in which the aircraft is flying at an altitude exceeding 13.000 feet above mean sea level, oxygen is used by every member of the crew of the aircraft.

35 - Operation of Radio in Aircraft

1. The radio station in an aircraft shall not be operated whether or not the aircraft is in flight, except in accordance with the conditions of the licence issued in respect of that station under the law of the country in which the aricraft is registered, and by a person duly licensed or otherwise permitted to operate the radio station under that law.

2. Whenever an aircraft is in flight in such cricumstances that it is required by or under these Regulations to be equipped with radio communication appartus, a continous radio watch shall be maintained on such frequency as is for the time being is use for the purpose of ending messages to

that aircraft by the air-ground control radio station serving the airspace in which the aircraft is flying.

Provided that radio watch may be discontinued during such period as may be approved for that purpose by a signal received from that station.

3. The radio station in an aircraft shall not be operated so as to cause avoidable interference with, or otherwise to impair the efficiency of aeronautical telecommunications, and in particular emission shall not be made except as follows:

a) emissions of the class and frequency for the time being in use, in accordance with general international aeronautical practice, in the airspace in which the aircraft is flying;

b) distress, urgency and safety messages and signals, in accordance with general international aeronautical practice;

c) messages and signals relating to the flight of the aircraft, in accordance with general international aeronautical practice;

d) such public correspondance messages as may be permitted by or under the aircraft radio station licence referred to in paragraph (1) of this Regulation.

4. In every aircraft which is equipped with radio communication apparatus a telecommunication log book shall be kept in which the following entries shall be made:

a) the identification of the aircraft radio station;

b) the date and time of the beginning and end of every radio watch maintained in the aircraft and the frequency on which it was maintained;

c) the date and time, and particulars of all messages and signals sent or received, including in particular details of any distress traffic sent or received;

d) particulars of any action taken upon

ارسال اشارات إلى تلك الطائرة من قبل المحطة اللاسلكية للمراقبة الجوية التي تخدم الفضاء الجوي الذي تسير فيه الطائرة .

بشرط انه يجوز ايقاف تلك المراقبة اللاسلكية لمدة ما بعد استلام اشارة بالموافقة على ذلك من تلك المحطة .

٣ – لا يجوز لمحطة الراديو في طائرة ان تدار بطريقة ما تسبب تداخلا في المواصلات اللاسلكية للملاحة الجوية يمكن اجتنابه «أو ان تضعف كفاءة تلك المواصلات» .

وعلى الأخص لا يجوز القيام بانبعاثات إلا إذا كانت :

(أ) من النوع والذبذبة المعمول بها في ذلك الوقت وفقا للاصطلاح المتبع في الملاحة الجوية الدولية في الفضاء الجوي الذي تسير فيه الطائرة .

(ب) رسائل واشارات خطر وحالة طوارئ تتعلق بالسلامة «وفقا» للاصطلاح المتبع في الملاحة الجوية الدولية .

(جـ) رسائل واشارات تتعلق بسير الطائرات «وفقا» للاصطلاح المتبع في الملاحة الجوية الدولية .

(د) اشارات مرسلة عامة مسموح بها بموجب الترخيص المعطى لمحطة الراديو في الطائرة والمشار إليه في الفقرة الأولى من هذا النظام .

٤ – في كل طائرة مجهزة بجهاز اتصال راديو يحفظ سجل للمواصلات اللاسلكية حيث تدون القيود التالية : –

(أ) ماهية محطة راديو الطائرة .

(ب) التاريخ والوقت الذي تبدأ وتنتهي به كل مراقبة لاسلكية في الطائرة والذبذبة التي استعملت فيها .

(جـ) تاريخ ووقت وتفاصيل كافة الرسائل أو الاشارات المرسلة أو المستلمة من ضمنها تفاصيل أية اشارة خطر سير ارسلت أو استلمت .

the receipt of a distress signal or messages;

e) particulars of any failure or interruption of radio communications and the cause thereof.

The flight radio operator maintaining radio watch shall sign the entries in the telecommunication log book indicating the times at which he began and ended the maintenance of such watch.

Provided that a telecommunication log book shall not be required to be kept in respect of communication by radiotelephony with an aeronautical radio station.

5. The telecommunication log book shall be preserved by the operator of the aircraft until a date six months after the date of the last entry therein.

36 - Towing and Picking up of Persons and Articles

1. Subject to the provisions of this Regulation, and aircraft in flight shall not, by means external to the aircraft, tow any article, or pick up or raised any person, animal or article, unless the certificate of airwarthiness or validation in force in respect of that aircraft includes an express provision that the aircraft may be used for that purpose.

2. An aircraft in flight shall not tow any article, at night or when flight visibility is less than one mile.

3. Nothing in this Regulation shall:

a) prohibit the towing in a reasonable manner by an aircraft in flight of any radio aerial, any instrument which is being used for experimental purposes or any signal, apparatus or article required or permitted by or under these Regulations to be towed or displayed by an aircraft in flight;

b) Prohibit the picking up or raisning or any person, animal or article in an emergency or for the purpose of saving life.

37 - Dropping of Persons and Articles

(د) تفاصيل أي عطل أو توقف حصل في المواصلات اللاسلكية وسببه .

على العامل اللاسلكي القائم على المراقبة يرفع القيود في سجل المخابرات اللاسلكية مبيناً الأوقات التي بها بدأ وانهى تلك المراقبة .

بشرط ألا يطلب حفظ سجل اتصال لاسلكي عن المواصلات المتبادلة مع محطة لاسلكية للملاحة الجوية بواسطة الهاتف اللاسلكي .

٥ – يحفظ سجل المواصلات عن المسؤول عن الطائرة لغاية ستة شهور بعد تاريخ آخر قيد ادخل في السجل .

٣٦ – «قطر والتقاط أشخاص وأشياء»

١ – مع مراعاة احكام هذا النظام لا يجوز لطائرة أثناء طيرانها ان تقطر أي شيء بوسائل خارجة عنها أو ان تلقط أو ترفع أي شخص أو حيوان أو شيء الا إذا كانت شهادة أهليتها للطيران او شرعيتها السارية المفعول تشتمل على شرط صريح يخول استعمال الطائرة لهذه الغاية .

٢ – لا يجوز لطائرة محلقة في الجو ان تقطر أي شيء أثناء الليل أو عندما تكون الرؤية الجوية أقل من ميل واحد .

٣ – لا شيء في هذا النظام

(أ) يمنع طائرة محلقة في الجو ان تقطر بطريقة معقولة السلك اللاقط للصوت (ايريال) أو أية آلة مستعملة لأغراض الاختبار أو أية اشارة أو جهاز أو شيء مطلوب أو مصرح به بموجب هذه الأنظمة ان يقطر أو يعرض بواسطة طائرة في الجو .

(ب) يمنع التقاط أو رفع أي شخص أو حيوان أو شيء في حالة طارئة أو بقصد انقاذ حياة شخص .

٣٧ – «القاء أشخاص أو أشياء»

١ – لا يجوز ان يلقي أو يسمح بالإلقاء من طائرة في الجو لأشياء أو حيوانات أو أشخاص سواء كانت مرتبطة بمظلة (برشوت) أم لا قد تعرض الأشخاص أو الممتلكات للخطر .

٢ – لا يجوز ان يلقي أو يسمح بالالقاء إلى سطح الأرض بحيوانات أو أشخاص (سواء كانت مرتبطة بمظلة أم لا) من طائرة محلقة فوق الأراضي الكويتية .

على شرط ألا تطبق هذه الفقرة على هبوط أشخاص بمظلة من طائرة في حالة الطوارئ أو على القاء أشياء من قبل قائد الطائرة أو بأمره في الظروف التالية :

(أ) القاء أشياء بقصد انقاذ حياة

(ب) طرح مشحون الطائرة لتخفيف حملها في حالة الطوارئ سواء كان ذلك وقودا أو شيئا آخر في الطائرة .

(جـ) إلقاء مواد لأغراض الزراعة أو الصحة العامة أو ما شابه ذلك إذا كانت شهادة أهلية الطائرة للطيران السارية المفعول تشتمل على بند واضح يسمح باستخدام الطائرة لهذا العمل .

(د) القاء أشياء بقصد تسيير الطائرة وفقا للعادة المتبعة أو لأحكام هذه الأنظمة .

(هـ) القاء الأعلام المستعملة في القطر أو الأشياء المشابهة لها في مكان معين لهذه الغاية من قبل الشخص المسؤول عن المطار .

(و) القاء أشخاص أو أشياء بإذن خاص منح كتابة من الإدارة وعرضة لأي شرط أو تحديد فرفض في ذلك الإذن .

٣ – لأغراض هذا النظام عبارة «إلقاء» تشمل طرح وانزال .

1. Articles and animals (whether or not attached to a paracute) shall not be dropped, or permitted to drop, from an aircraft in flight so as to endanger persons or property.

2. Articles, animals and persons (whether or not attached to a prachute) shall not be dropped, or permitted to drop, to the surface from an aircraft flying within the territeries of Kuwait.

Provided that this paragraph shall not apply to the descent of persons by parachute from an aircraft in emergency, nor to the dropping of articles by, or with the authority of, the commander of the aircraft in the following circumstances:

a) the dropping of articles for the purpose of saving life;

b) the jettisoning, in case of emergency, of fuel or other article in the aircraft;

c) the dropping of material for agricultural, public health or similar purposes, if the certificate of airworthiness in force in respect of the aircraft includes an express provision that the aircraft may be so used.

d) the dropping of articles solely for the purpose of navigeting the aircraft in accordance with ordinary practice or with the provisions of these Regulations;

e) the dropping in a place appointed for that purpose by the person in charge of an aerodrome, of banners or similar article used in towing;

f) the dropping of persons or articles in accordance with a special permission in writing granted by the Administration and subject to any conditions or limitations imposed in such permission.

3. For the purpose of this Regulation dropping includes projecting and lowering.

38 - Carriage of Munition of War

٣٨ – «نقل ذخيرة حربية»

١ – لا يسمح لطائرة ان تحمل ذخيرة حربية .

٢ – يحرم قانونا على أي شخص ان ينقل أو يعمل على النقل في طائرة أو ان يسلم أو يعمل على تسليم بقصد النقل عليها لأية بضاعة يعلم انها ذخيرة حربية أو يكون لديه أسباب تجعله يعتقد أو يشك بانها ذخيرة حربية .

٣ – لأغراض هذا النظام عبارة «ذخيرة حربية» تعني أية أسلحة أو ذخيرة معروفة باستعمالها في القتال .

٣٩ – «نقل بضائع خطرة»

١ – لا يجوز نقل بضائع خطرة في طائرة سوى :

(أ) البضائع المحملة بموجب اذن خطي من الإدارة وفقا لأي شرط يكون ذلك الإذن عرضة له .

(ب) البضائع المحملة في طائرة بموافقة المسؤول عنها وبقصد تأمين طيرانها أو سلامتها أو رفاهية أي شخص في داخلها .

(جـ) البضائع المسموح بنقلها بموجب قوانين البلاد المسجلة فيها الطائرة إذا وجدت اتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك البلاد بين حكومة سمو الأمير وحكومة تلك البلاد تسمح بنقل بضائع خطرة داخل الكويت في طائرة مسجلة في تلك البلاد .

٢ – البضائع الخطرة المسموح بنقلها بطائرة بموجب هذا النظام لا يجوز أن تحمل في الطائرة كشحنة تنقل فيها ما لم يكن الشاحن قد وضع علامة واضحة على البضائع أو على غطائها إما بواسطة بطاقة أو كتابة تبين ما هية البضائع ونوع الخطر الذي قد تسبب عنها «وان يكون قد زود المسؤول عن الطائرة بمذكرة شحن تبين تلك الماهية وذلك الخطر» وعلى المسؤول عن الطائرة

1. An aircraft shall not carry any munitions of war.

2. It shall be unlawful for any person to load or cause to be loaded on board an aircraft, or to deliver or cause to be delivered for loading thereon, any goods which he knows or has reason to believe or suspect to be munitions of war.

3. for the purposes of this Regulation “munitions of war” means such weapons and ammunition as are designed for use in war fare.

39 - Carriage of Dangerous Goods

1. Dangerous goods shall not be carried in an aircraft expect as follows:

a) goods carried with the written permission of the Administration, and in accordance with any conditions to which such permission may be subject;

b) goods carried in an aircraft with the consent of the operator thereof for the purpose of ensuring the proper navigation or safety of the aircraft or the well-being of any person on board;

c) goods permitted to be carried under the laws of the country in which the aircraft is registered, if there is in force in relation to such country an agreement between the Government of His Highness the Emir and the governemnt of that country permitting the carriage of dangerous goods within Kuwait in aircraft registered in that country.

2. Dangerous goods permitted by or under this Regulation to be carried in an aircraft shall not be loaded in the aircraft as cargo to be carried therein unless the consignor of the goods has clearly marked the goods or the container in which they are contained with a label or stencil indicating the identify of the goods and the nature of the danger to which they give, rise, and has furnished the operator of the aircraft with a consignment note stating such identity and

ان يبلغ قائدها عن ماهية وخطورة البضائع وعن وزنها وكميتها قبل وضعها في الطائرة .

٣ – يحرم قانونا على أي شخص أن يشحن أو يعمل على الشحن في طائرة أو يسلم أو يعمل على التسليم للشحن عليها أية بضاعة يعلم انها بضاعة خطرة أو يكون لديه أسباب تجعله يعتقد أو يشك بأن تلك البضاعة هي بضاعة خطرة وممنوع حملها بموجب هذا النظام .

٤ – تعتبر احكام هذا النظام إضافية لاحكام النظام (٣٨) من هذه الأنظمة وليست مخلة فيه .

٤٠ – «طريقة نقل الأشخاص»

بدون إذن خاص يمنح كتابة من الإدارة ومع مراعاة أي شرط أو تحديد يفرض في ذلك الإذن فانه لا يسمح لشخص ما أن يكون بداخل أية طائرة أثناء طيرانها أو على أي جزء منها ليس مخصصا للأشخاص وخاصة لا يسمح لشخص ما ان يكون على أجنحة طائرة أو تحت أجزائها السفلية كذلك لا يسمح لشخص ما أن يكون داخل أو خارج أي شيء مقطور بطائرة أو مربوط بها أثناء طيرانها . شريطة انه يجوز لشخص ان يدنو مؤقتا من :

(أ) أي جزء من طائرة بقصد اجراء أي عمل ضروري لسلامتها أو لسلامة أي شخص أو بضاعة بداخلها .

(ب) أي جزء من طائرة محملة شحنة أو بضاعة يكون ذلك الجزء مصنوعا خصيصا لتمكين الشخص ان يدنو إليه أثناء طيرانها .

٤١ – «تعريض الطائرة للخطر»

لا يجوز لشخص «عمداً» «أو عن اهمال» ان يقوم بعمل ما يحتمل أن يعرض الطائرة أو أي شخص فيها للخطر .

danger. The operator shall notify the commander of the aircraft of the identity and dangerous nature of the goods, and of the weight or quantity thereof, before the goods are taken on board the aircraft.

3. It shall be unlawful for any person to load or cause to be loaded on board an aircraft, or to deliver or cause to be delivered for loading thereon, any goods which he knows or has reason to believe or suspect to be dangerous goods the carriage of which is prohibited by this Regulation.

4. The provisions of this Regulation shall be additional to and not in derogation from the provisions of Regulation 38 of these Regulations.

40 - Method of Carriage of Persons

Except with a special permission in writing granted by the Administration and subject to any conditions or limitations imposed in such permission, a person shall not be in or on any part of an aircraft in flight which is not a part designed for accommodation of persons and in particular a person shall not be on wings or undercarriage of an aircraft. A person shall not be in or on any object towed by or attached to an aircraft in flight.

Provided that a person may have temporary access to:

a) any part of an aircraft for the purpose of taking action necessary for the safety of the aircraft or of any person or goods in the aircraft;

b) any part of an aircraft in which cargo or stores are carried, being a part which is designed to enable a person to have access thereto while the aircraft is in flight.

41 - Imperilling Safety of Aircraft

A person shall not wilfully or negligent act in a manner likely to imperil the safety of an aircraft or of any person therein.

42 - Negligent Flying of Aircraft

A person shall not wilfully or negligent cause or permit an aircraft to imperil the safety of any person or property.

43 - Drunkeness in Aircraft

1. A person shall not enter any aircraft when drunk, or become drunk in any aircraft.

2. A person shall not, when acting as a member of the crew of any aircraft or being carried in any aircraft for the purpose of so acting, be in condition in which his capacity so to act is impaired by reason of his having taken any intoxicating liquor or having taken or used any sedative narcotic or simulant drug or preparation.

44 - Smoking in Aircraft

A person shall not smoke in any compartment of an aircraft registered in Kuwait at a time when smoking is prohibited in that compartment by a notice exhibited in accordance with Regulation 15.

45 - Authority of Commander of Aircraft

Every person in an aircraft registered in Kuwait shall obey all lawful commands which the commander of that aircraft may give for the purpose of securing the safety of the aircraft and of persons or property carried therein, or the safety, efficiency of regularity of air navigation.

٤٢ – «الاهمال أثناء تحليق الطائرة»

لا يجوز لشخص «عمدا» «أو عن اهمال» ان يجعل أو يسمح لطائرة بأن تتسبب في تعريض أي شخص أو أمتعة للخطر .

٤٣ – «السكر في الطائرة»

١ – لا يسمح لشخص بالدخول إلى طائرة وهو ثمل أو ان يصبح ثملا في أية طائرة .

٢ – لا يسمح لشخص ما «أثناء قيامه بوظيفة ملاح في أية طائرة أو أثناء حمله في أية طائرة للقيام بتلك الوظيفة» ان يكون في حالة تجعل مقدرته على القيام بذلك العمل معطلة بسبب تناوله أية كمية مشروب مسكر أو تناوله أو استعمال عقارا أو تحضيرا مخدرا أو منوماً أو مهيجا .

٤٤ – «التدخين في الطائرة»

لا يسمح لشخص ما ان يدخن في أي قسم من أقسام طائرة مسجلة في الكويت في الأوقات التي يكون فيها التدخين ممنوعا بموجب اعلان معروض وفقا للنظام (١٥) .

٤٥ – «سلطة قائد الطائرة»

على كل شخص موجود في طائرة مسجلة في الكويت ان يطيع جميع الأوامر الشرعية التي يمكن ان يصدرها قائد الطائرة بغية تأمين سلامة الطائرة والأشخاص أو الأمتعة المنقولة فيها أو سلامة أو كفاءة أو انتظام الطيران .

الجزء الخامس
(الوثائق)

٤٦ – «الوثائق الواجب حملها»

١ – لا يسمح لطائرة ان تطير إلا إذا كانت تحمل الوثائق المطلوب حملها بموجب قانون البلاد التي سجلت فيها .

٢ – على الطائرة المسجلة في الكويت ان تحمل أثناء طيرانها وثائق وفقا للجدول العاشر من هذه الأنظمة على شرط انه إذا بدأت الرحلة وانتهت في نفس المطار ولم تشمل التحليق فوق أراض غير أراضي الكويت يجوز حفظ الوثائق في المطار عوضا عن حملها في الطائرة .

٤٧ – «ابراز الوثائق»

١ – على قائد الطائرة بعد ان يكون طلب منه ذلك من قبل شخص مفوض ان يقدم إلى ذلك الشخص بظرف مدة معقولة :

(أ) شهادة تسجيل الطائرة وشهادة اهليتها للطيران الساريتي المفعول .

(ب) رخص ملاحيها .

(جـ) أية وثيقة أخرى في حالة طائرة مسجلة في الكويت مطلوب منها حملها أثناء طيرانها بموجب النظام (٤٦) من هذه الأنظمة ، أو في حالة طائرة غير مسجلة في الكويت أية وثيقة مطلوب حملها بموجب قانون البلاد المسجلة فيها .

٢ – على المسؤول عن طائرة مسجلة في الكويت في مدة معقولة بعد ان يكون طلب منه ذلك من قبل شخص مفوض ، ان يقدم إلى ذلك الشخص أية وثيقة من الوثائق المبينة أدناه يكون قد طلبها ذلك الشخص والتي يلزم ان تكون سارية المفعول أو محمولة أو محفوظة بموجب هذه الأنظمة .

PART V
DOCUMENTS

46 - Documents to be Carried

1. An aircraft shall not fly unless it carries the documents which it is required to carry under the law of the country in which it is registered.

2. An aircraft registered in Kuwait shall, when in flight, carry documents in accordance with the tenth schecule to these regulations provided that, if the flight degins and ends at the same aerodrome and does not include passage over the territories of any country thair than Kuwait the documents may be kept at that aerodrome instead of being carried in the aircraft.

47 - Production of Documents

1. The commander of an aircraft shall, within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person, cause to be produced to that person:

a) the certificates of registration and airworthiness in force in respect of the aircraft;

b) the licences of its flight crews;

c) such other documents, in the case of an aircraft registered in Kuwait as the aircraft is required by Regulation 46 of these regulations to carry when in flight, or in the case of an aircraft not so registered, such documents as correspond thereto, being documents which the aircraft is required to carry under the law of the country in which it is registered.

2. The operator of an aircraft registered in Kuwait shall, within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person, cause to be producted to that person such of the following documents as may have been requested by that person documents which are required, by carried or preserved:

a) the documents referred to in the Eleventh Schedule to these Regulations as documents, A, B, G and K;

b) in the case of a public transport aircraft or aerial work aircraft, the documents so referred to as Documents D, E and F and the records relating to the flight crew required by paragraph 8 of Section II of the Ninth Schedule to these Regulations to be maintained;

c) the aircraft log book, engine log books and variable pitch propeller log books required under these regulations to be kept;

d) the weight schedule.

3. The holder of a licence granted or rendered valid under these regulations shall, within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person, cause to be produced to that person his licence, including any certificate of validation.

4. Every person required by Regulation 23 of these Regulations to keep a personal flying log book shall cause it to be produced within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person within two years after the date of the last entry therein.

48 - Cancellation Suspension, Endorsement and variation Documents

1. The Administration may if they think fit provisionally suspend any validation or other document granted by them under these Regulations, pending investigation of the case. The Administration may, on sufficient ground being shown to their satisfaction after due enquiry, cancel, suspend or vary any such validation or other document.

2. The holder or any person having the possession or custody of any validation or other document which has been cancelled,

(أ) الوثائق المشار إليها في الجدول الحادي عشر كوثائق (أ، ب، ز، ق).

(ب) في حالة طائرة نقل عمومي أو طائرة عمل جوي، الوثائق المشار إليها كوثائق د – هـ – و – والقيود الخاصة بالملاحين الجويين المطلوب حفظهما بموجب الفقرة (٨) من القسم الثاني من الجدول التاسع من هذه الأنظمة.

(جـ) سجل رحلات الطائرة وسجلات محركاتها حذفة داسرها المتغير (Variable Pitch Propeller Log Books).

(د) جدول الوزن.

٣ – على كل الشخص الحامل رخصة منحت أو جعلت شرعية بموجب هذه الأنظمة «وفي مدة معقولة بعد ان يكون طلب منه ذلك من قبل شخص مفوض» ان يقدم إلى ذلك الشخص تلك الرخصة مع أية شهادة تثبيت شرعية.

٤ – على شخص مكلف بحفظ سجل طيران شخصي بموجب النظام/ ٢٣ من هذه الأنظمة ان يبرز ذلك السجل ضمن مدة معقولة إذا طلب منه ذلك شخص مفوض ضمن مدة سنتين من تاريخ آخر قيد في السجل.

٤٨ – «إلغاء وتوقيف وتظهير وتغيير الوثائق»

١ – تستطيع الإدارة «إذا ارتأت ذلك ملائما» ان توقف مؤقتا إلى أن تبحث القضية أي تثبيت شرعي أو أية وثيقة أخرى منحت من قبلها بموجب هذه الأنظمة، وتستطيع الإدارة على أساس اثبات كاف، ان تلغي أو توقف أو تغير أي تثبيت شرعي أو أية وثيقة أخرى.

٢ – أي شخص يحمل أو يكون بحيازته أو تحت حراسته أي تثبيت شرعي أو أية وثيقة أخرى تكون قد ألغيت أو توقفت أو تغيرت بموجب هذه الأنظمة عليه أن يسلمها للإدارة

suspended or varied under these Regulations shall surrender it to the Administration within a reasonable time after being required to do so by them.

49 - Offences in Relation to Documents

1. A person shall not with intent to deceive:

a) forge, alter, assist in forging or altering, or procure to be forged or altered, any certificate, licence or other document issued or required by or under these Regulations; or

b) use any such certificate, licence or other document which has been forged, altered, cancelled or suspended or to which he is not antitled; or

c) lend any certificate, licence or other document issued or required by or under these Regulations to, or allow it to be used by, any other person; or

d) make, assist in making, or procure to be made, any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue renewal or variation of any such certificate, licence or other document.

2. A person shall not wilfully mutilate, alter or render illegible any log book or other record required by or under these Regulations to be maintained or any entry made therein, or knowingly make, or procure or assist in the making of, any false entry in or material omission from any such log book or record or destroy any such log book or record during the period for which it is required under those regulations to be preserved. All entries in such log books and records shall be made in ink or indelible pencil and pages shall not be removed from any such log book.

3. A person shall not wilfully or negligently make in a load sheet any entry which is incorrect in any material

ضمن مدة معقولة بعد ان يطلب منه ذلك .

٤٩ – «مخالفات تتعلق بالوثائق»

١ – لا يجوز لشخص ما بقصد الخداع :

(أ) ان يزور أو يغير أو يساعد على تزوير أو تغيير أو يعمل على تزوير أو تغيير أية شهادة أو رخصة أو وثيقة أخرى صادرة أو مطلوبة بموجب هذه الأنظمة .

(ب) ان يستعمل تلك الشهادة أو الرخصة أو الوثيقة الأخرى التي تكون قد زورت أو غيرت أو الغيت أو توقفت أو التي تخصه .

جـ – ان يعير أي شهادة أو رخصة أو أية وثيقة أخرى صادرة أو مطلوبة بموجب هذه الأنظمة إلى أي شخص آخر أو يسمح له باستعمالها .

(د) ان يعمل أو يساعد على عمل أو يحمل على عمل أي بيان كاذب بقصد الحصول لنفسه أو لأي شخص آخر على منح أو اصدار أو تجديد أو تغيير أية شهادة أو رخصة أو أية وثيقة أخرى .

٢ – لا يجوز لشخص ما عمدا ان يشوه أو يغير أو يجعل غير مقروء أي سجل رحلات أو سجلات أخرى «أو أي قيد آخر فيها» مطلوب حفظها بموجب هذه الأنظمة «أو ان يعمل عن معرفة أو يحمل أو يساعد على عمل أي قيد كاذب في أي سجل رحلات أو سجلات أخرى أو ان يهمل فعلاً أي قيد منها أو ان يتلف أي سجل أو قيد منها أثناء المدة المطلوب فيها حفظ تلك السجلات والقيود بموجب هذه الأنظمة» وجميع القيود في تلك السجلات والوثائق يجب ان تدون بالحبر أو بقلم لا يمحى وألا ينزع أية صفحة من أي سجل منها .

٣ – لا يجوز لشخص ما عمداً أو اهمالاً ان يدخل في ورقة الشحن أي قيد غير صحيح أو يهمل تسجيل شيء ما في ورقة الشحن تلك .

particular, or any material omission from such a load sheet.

4. A person shall not parpot to issue any certificate or maintenance or other certificate unless he is authorised to do so under these Regulations.

5. A person shall not issue any such certificate as aforesaid unless he has satisfied himself that all statements in the certificate are correct.

PART VI
CONTROL OF AIR TRAFFIC

50 - Rules of the Air and Air Traffic Control

1. Subject to the provision of paragraph (2) of this Regulation the Rules of the Air and Air Traffic Control contatined in the Twelfth Schedule shall not be contravened.

2. It shall be lawful for the Rules of the Air and Air Traffic Control to be departed from by any person or aircraft to the extent necessary for avoiding immediate danger and for complying with the law of any country within which the aircraft then is.

3. If any departure from the Rules of the Air and Air Traffic control is made by an aircraft for the purpose of avoiding immediate danger, the commander of the aircraft shall cause written particulars of the departure, and of the circumstances giving rise to it, to be given within ten days thereof to the comptent authority of the State in whose territory the departure, was made, or if the departure was made over the High seas, to the Administration.

4. Nothing in the Rules of the Air and Air Traffic Control shall exonerate any person from the consequences of any neglect of any precautions required by ordinary aviation practice or by the special circumstances of the case.

٤ – لا يجـوز لشـخص مـا ان يدعي سلطة اصدار أية شهادة صيانة أو أية شهادة أخرى ما لم يكن مفوضا بذلك بموجب هذه الأنظمة .

٥ – لا يجوز لشخص ما ان يصدر أية شهادة من الشـهـادات المذكـورة سـالفـا إلا إذا اقتنع بأن جميع البيانات فيها صحيحة .

الجزء السادس
(مراقبة الحركة الجوية)

٥٠ – «أنظمة الجو ومراقبة الحركة الجوية»

١ – مع مـراعـاة احكام الفـقـرة (٢) من هذا النظام، لا يجوز مـخـالفـة أنظمـة الجـو وأنظمـة مراقـبة الحـركـة الجـوية المبينة في الجدول الثـاني عشر .

٢ – يجـوز شرعـيـا لأي شـخص أو طائرة ان تحيد عن مقتضيات أنظمة الجو ورقابة الحركة الجوية بمقدار ما هو ضروري لتجنب خطر مباشر وللتـقـيـد بقـانون البـلاد التي تكون الطائرة فيـهـا آنذاك .

٣ – إذا حـدث أي خـروج عن أنظمـة الجـو ومراقبة الحركة الجوية من قبل طائرة بقصد تجنب خطر مـبـاشـر «يجب على قـائد الطائرة ان يبلغ كـتـابة تفـاصـيل ذلك الخـروج والظروف التي اوجدته إلى السلطة المختصة في تلك الدولة التي حصل الخروج فوق أراضيها» أو إلى الإدارة إذا كـان الخروج قـد وقع في عـرض البحـر، وذلك ضمن عشرة أيام بعد وقوعه .

٤ – ليس في أنظمـة الجـو ومـراقـبـة الحـركـة الجوية ما يبرئ أي شخص من نتائج أي اهمال في اتخاذ أية حيطة تقتضيها العادة المألوفة في الطيران والظروف الخاصة بالحادث .

الجزء السابع
(المطارات)

٥١ – «تحديد أماكن الهبوط»

لا يسمح لطائرة ان تستعمل أي مكان للنزول في أراضي الكويت أو الاقلاع منه خلاف مطار أو مطارات الكويت .

بشرط ألا يطبق هذا المنع على الهبوط بسبب حادث طارئ أو ضغط جوي أو أي سبب آخر لا معدى عنه .

٥٢ – «استعمال المطارات»

على كل طائرة تستعمل مطارا أو مطارات في الكويت ان تتقيد بالمقتضيات التي تفرضها السلطة القائمة على مراقبة المطار بشأن ذلك الاستعمال .

٥٣ – «تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها في الكويت»

مع مراعاة احكام هذه الأنظمة فان القوانين والأنظمة المعمول بها حاليا في الكويت والمتعلقة بدخول الأشخاص وخروجهم من الأراضي الكويتية عن طريق البحر والبر والمتعلقة أيضا باستيراد البضائع إلى تلك الأراضي وتصديرها منها برا وبحرا، تطبق على دخول وخروج الأشخاص واستيراد وتصدير البضائع عن طريق الجو .

٥٤ – «تبليغ مواعيد الوصول لدوائر الجمارك والصحة العامة والأمن»

يبلغ مقدما لدائرة الجمارك والصحة العامة والأمن في الكويت موعد وصول طائرة قادمة من الخارج إلى أي مطار في الكويت وموعد اقلاعها من أي مطار في الكويت إلى الخارج .

٥٥ – «تطبيق أنظمة الصحة العامة»

تخضع كل طائرة فوراً، بعد وصولها إلى الأراضي الكويتية من الخارج وقبل رحيلها من

PART VII
AERODROMES

51 - Restrictions of Landing Places

An aircraft shall not use as a place of landing or departure in the territories of Kuwait any place other than an aerodrome or aerodromes at Kuwait.

Provided that this prohibition shall not apply to landing due to accident, stress of weather or other unavoidable cause.

52 - Use of Aerodromes

Every aircraft making use of the aerodrome or aerodromes at Kuwait shall comply with the requirement of the controlling authority at that aerodrome respecting such use.

53 - Application of Laws and Regulations in Force in Kuwait

Subject to provisions of these regulations, the laws and regulations for the time being in force in Kuwait concerning the entry into and the departure from the territories of Kuwait, of persons by sea and land and concerning the importation and exportation from the territories of Kuwait of goods by sea and land shall apply respectively to the entry and departure of persons and the importation and exportation of goods by air.

54 - Notification of Time of Arrival for Purpose of Customs, Public Health and Police Administrations.

Prior notice of the time of the intended arrival of an aircraft from aboard at any Kuwait aerodrome and of departure of an aircraft for abroad from any Kuwait aerodrome shall be given to the Customs, Public Health and Police Administration of Kuwait.

55 - Application of Public Health Regulations

Every aircraft, and the persons on board, shall immediately on landing in the

territories of Kuwait from abroad and prior to deprture from those territories for abroad, submit to the sanitary formalities laid down by the Public Health Administration of Kuwait.

56 - Passports

Persons on board an aircraft in the territories of Kuwait shall be in the possession of valid national passport or equivalent documents and shall produce them on demand to any authorised person. Through passengers not breaking Journey, will not require transit visas. Passengers breaking journey, or leaving the aerodrome will need visas issued by, or en behalf of the Responsible Quarters.

PART VIII
GENERAL

57 - Power to Prevent Aircraft Flying in Contravention of the Regulations or while unfit for Flight.

1. If it appears to an authorised person that any aircraft is intended or likely to be flown:

a) in such circumstances that the flight would in contravention of the provisions, or any provision, of Regulations 1, 3, 5, 6, 19, 20, 21, 37 or of the conditions governing the use of the aerodromes at Kuwait, or

b) is such circumstances that the flight would be in contravention of any other provision of these Regulations and be cause of danger to persons in the aircraft or goods carried for hie or reward therein or to other persons or property on land or water or in the air' or

c) while in a condition unfit for flight whether the flight would otherwise be in contravention of any provision of these Regulations or of the aforesaid conditions or not;

تلك الأراضي إلى الخارج، والأشخاص الذين فيها، إلى الاجراءات الصحية المفروضة من دائرة الصحة العامة في الكويت.

٥٦ - «جوازات السفر»

على الأشخاص القادمين جوا، إلى الأراضي الكويتية ان يكون في حيازتهم جوازات سفر قانونية، أو ما يعادلها من الوثائق وان يبرزوها إلى الشخص المفوض عند الطلب، ولا يطلب من الركاب الذين لا ينزلون إلى الكويت تأشيرة مرور.

اما الأشخاص النازلون إليها أو الذين يغادرون المطار فعليهم ان يكونوا حاصلين على تأشيرة صادرة عن الجهات المختصة.

الجزء الثامن
(مواد عامة)

٥٧ - «الصلاحية لمنع طائرة من الطيران بما يخالف الأنظمة أو إذا كانت غير صالحة للطيران»

١ - إذا اتضح لشخص مفوض ان أية طائرة تقصد الاقلاع أو يحتمل ان تقلع:

(أ) وهي في ظروف تجعل طيرانها مخالفا لاحكام الأنظمة رقم ١ و٣ و٥ و٦ و١٩ و٢٠ و٢١ و٣٨ أو أي منها أو للشروط المتعلقة باستعمال المطارات في الكويت.

(ب) وهي في ظروف مخالفة لأية أحكام أخرى من هذه الأنظمة وقد تعرض للخطر الأشخاص الذين فيها أو البضائع المحملة عليها برسم الأجرة أو التعويض أو أشخاصاً آخرين أو ممتلكات أخرى على الأرض أو فوق المياه أو في الجو.

(جـ) وهي في حالة غير صالحة للطيران، سواء كان الطيران مخالفا لأي بند من أحكام هذه الأنظمة أو للشروط السالفة الذكر أم لا.

يستطيع ذلك الشخص المفوض ان يصدر من التعليمات ويتخذ من الاجراءات عن طريق التوقيف أو خلاف مايراه كفيلا لمنع الطيران .

٢ – لأغراض الفقرة (١) من هذا النظام يجوز تفتيش طائرة من قبل شخص مفوض .

٣ – إذا خالف أي شخص أية تعليمات معطاه له بموجب الفقرة (١) من هذا النظام يعتبر مخالفا لهذه الأنظمة وإذا أقلعت أية طائرة مخالفة إحدى تلك التعليمات أو برغم أية اجراءات قد اتخذت بحقها كالتوقيف أو خلافه لمنع طيرانها تعتبر انها اخلت بهذه الأنظمة .

٥٨ – «حق الوصول إلى المطارات وأمكنة أخرى»

يحق لأي شخص مخول له كتابة من قبل الإدارة ان يدخل في أي وقت معقول في الليل والنهار .

(أ) إلى أي مطار بقصد تفتيشه .

(ب) إلى أي مطار بقصد تفتيش أية طائرة فيه أو أية وثيقة يحق له طلبها بموجب هذه الأنظمة وبقصد حجز أية طائرة عملا بأحكام هذه الأنظمة .

(جـ) وإلى أي مكان تكون الطائرة هبطت فيه لأجل تفتيشها أو تفتيش أية وثيقة يحق له طلبها بموجب هذه الأنظمة وبقصد حجز أية طائرة عملا بأحكام هذه الأنظمة .

لا يجوز لأي شخص ان يعيق أو يمنع أي شخص من القيام بممارسة صلاحياته أو من اتمام واجباته طبقا لهذه الأنظمة .

٥٩ – «منع الأشخاص المفوضين من القيام بواجبهم»

٦٠ – «العقوبات»

١ – إذا لم تتقيد أية طائرة بهذه الأنظمة أو إذا ارتكب أي عمل في الطائرة أو فيما يتعلق بها

Such authorised person may give such instructions and take such steps by way of detention or otherwise as appear to him necessary in order to prevent the flight.

2. For the purposes of paragraph (1) of this Regulation the aircraft may be inspected by an authorised person.

3. If any person contravenes any intructions given under paragraph (1) of this Regulation, he shall be deemed to have contravened these Regulations and if any aircraft flies in contravention of any such instructions, or notwithstanding any steps taken by way of detention or otherwise in order to prevent the flight, it shall be deemed to have failed to comply with these Regulations.

58 - Right of Access to Aerodromes and other Places

Any person authorised in writing by the Administration shall have the right of access at all reasonable times by day or night:

a) to any aerodrome for the purpose of inspecting the aerodrome.

b) to any aerodrome for the purpose of inspecting any aircraft on the aerodrome or any document which he has power to demand under these Regulations, and for the purpose of detaining any aircraft under the provisions of these Regulations, and

c) to any place where an aircraft has landed, for the purpose of inspecting the aircraft or any document which he has power to demand under these Regulations and the provisions of these Regulations.

No person shall obstruct or impede any person acting in exercise of his powers or the performance of his duties under these Regulations.

59 - Obstruction of authorised Persons

60 - Penalties

1. If any aircraft fails to comply whith these Regulations of if any act is committed

in or in respect of, the aircraft incontravention of these Regulations, the operator and commander of the aircraft shall be deemed to have contravened these Regulations, unless he proves that the contravention or default:

a) was due to accident, stress of weather or other unavoidable cause; or

b) took place without his actual fault privity.

2. Any person who contravenes or fails to comply with these Regulations shall be guilty of an offence, and, without prejudice to any other or higher penalty which may be imposed in respect of the same act of omission under any other law or regulation, shall be liable, on conviction, to imprisonment for aperiod not exceeding six months or to a fine not exceeding 1000 rupees or to both such imprisonment and fine.

61 - Application of Regulations

These Regulations apply to:

a) all aircraft registered in Kuwait wherever they may be,

b) all other aircraft when within Kuwait.

62 - Interpretation

In these Regulations unless the context otherwise requires:

"Aerial Work" means any purpose other than the carriage of persons or goods, for which an aircraft is flown, if hire or reward is given or promised in respect of the flight or the purposes of the flight;

"Aerial work aircraft" means an aircraft flying or intended by the operator to fly, for the purpose of aerial work;

"Aerobatic manoeuvers" includes loops, spin folls, bunts, aileron turns, stall turns and any other similar manoeuvers;

"Aerodrome" means any area of land or water designed, equipped, set apart or commonly used for affording facilities for the landing and departure of aircraft;

يكون مخالفا لهذه الأنظمة، فيعتبر المسؤول عنها وقائدها بانهما قد خالفا هذه الأنظمة الا إذا اثبت ان المخالفة أو التجاوز :

(إ) كان ناتجا عن عارض أو ضغط جوي أو سبب آخر لا معدى عنه .

(ب) وقع دون خطأ مقصود منه أو تواطؤ .

٢ – كل من خالف أو تجاوز التقيد بهذه الأنظمة يكون قد ارتكب مخالفة قانونية ودون المساس بأية عقوبة أخرى أو أشد منها يمكن فرضها بخصوص ذلك الاهمال نفسه بموجب أي قانون آخر أو نظام يعاقب بعد الادانة بالحبس لمدة لا تزيد عن الستة شهور بغرامة لا تزيد (١٠٠٠) روبية أو بكلتا العقوبتين .

٦١ – «تطبيق الأنظمة»

تطبيق هذه الأنظمة

(أ) على جميع الطائرات المسجلة في الكويت حيثما كانت .

(ب) على جميع الطائرات الأخرى عندما تكون داخل الكويت .

٦٢ – «التفسيرات»

في هذه الأنظمة ما لم تستدع القرينة غير ذلك فان :

عبارة «عمل جوي» تعني أي غرض عدا حمل الأشخاص أو البضائع لأجله تطير الطائرة إذا اعطيت أو وعدت أجرة أو تعويضا فيما يتعلق بالرحلة أو لأغراض تلك الرحلة .

عبارة «طائرة عمل جوي» تعني الطائرة التي تحلق في الجو أو يريد منها المسؤول عنها التحليق في الجو بقصد عمل جوي .

عبارة «مناورات بهلوانية هوائية» تشمل حركات تقلبية ودوران واللعب بجنح الطائرة واللفات، واللفات مع توقيف المحرك وغيرها من المناورات المماثلة .

عبارة «منطقة الحركة بالمطار» بالنسبة إلى أي مطار تعني الفضاء الجوي الممتد من سطح المطار إلى علو (٢٠٠٠) قدم فوق المساحة التي تشمل المطار والأراضي أو المياه المحيطة بها ضمن مسافة (٣٠٠٠) يارده من حدودها .

عبارة «محطة راديو جوية» تعني محطة راديو على الأرض أو على ظهر سفينة تقوم بخدمة المحطات اللاسلكية في الطائرات .

عبارة «طائرة تعني آلة طائرة» مركزة في طيرانها على أجنحة ثابتة .

عبارة «محطة راديو في طائرة» تعني محطة راديو داخل طائرة .

عبارة «محطة راديو للمراقبة الجوية من الأرض» تعني محطة راديو جوية مسؤوليتها الأساسية ان تدير المواصلات الخاصة بأعمال ومراقبة الطائرات على مساحة محدودة .

عبارة «وحدة لمراقبة الحركة الجوية» تعني شخص أو هيئة عينتها الإدارة أو أي شخص آخر في عهدته مطار ليقدم خدمة مراقبة الحركة الجوية .

عبارة «تعهد بالنقل الجوي» تعني شخص عمله الاعتيادي يشمل نقل الأشخاص أو البضائع جواً مقابل أجرة أو تعويض .

عبارة «مطار بالتناوب» تعني مطار اختير قبل الاقلاع للهبوط فيه حينما يصبح من غير المستحسن الهبوط في المكان المقصود .

عبارة «شخص مخول» تعني شخص مخول كتابة من الإدارة لأي غرض طبقا لهذه الأنظمة .

عبارة «شهادة أهلية الطائرة للطيران» تشمل أي تثبيت شرعي للشهادة وأي كتيب طيران أو جدول عمل يتعلق بشهادة أهلية الطيران صدر وصدق عليه أو ثبت شرعيا بموجب قانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها .

"Aerodrome traffic zone" in relation to any aerodrome means the airspace extending from aerodrome level to a height of 2..000 feet over the area comprising the aerodrome and the surrounding land or water within a distance of 3.000 yards of its boundaries.

"Aeronautieal Radio Station" means a radio station on land or abroad ship providing a service for aircraft radio stations;

"Aeroplance" means a flying machine supported in flight by fixed wings;

"Aircraft radio station" means a radio station on board and aircraft;

"Air-ground Control radio station" means an aeronautiocal radio station having primary responsibility for handling communications pertaining to the operation and control of aircraft in a given area,

"Air transport undertaking" means person whose usual business, includes the carriage of persons or goods by air for hire or reward;

the term "air transport undertaking" means a person whose job includes the transport of persons or goods by air in return for payment or compensation.

"Alternate aerodrome" means an aerodrome selected prior to take-off to which a flight may proceed when landing at the intended destination becomes inadvisable;

"Authorised person" means a person authorised in writing by the Administration for any purpose under these Regulations;

"Certificate of airworthiness" includes any validation thereof and any flight manual performance schedual relating to the Certificate of Airworthiness and issued, approved or rendered valid under the law of the country in which the aircraft is registered;

"Commander" in relation to an aircraft means the member of the flight crew designeted as commander by the operator

عبارة «قائد (كوماندر) بالنسبة إلى طائرة» تعني أحد ملاحي الطائرة المعين من قبل المسؤول قائدا للطائرة وفي حالة عدم وجود مثل هذا الشخص يكون القائد الشخص القائم حينئذ بوظيفة الطيار المسؤول عن القيادة الفعلية في الطائرة.

عبارة «السلطة المختصة» تعني بالنسبة للكويت إدارة الطيران المدني وبالنسبة إلى أي بلد آخر السلطة القائمة رسميا في ذلك البلد لتحسين وسائل سلامة الملاحة الجوية المدنية.

عبارة «الدولة المتعاقدة» تعني أية دولة تكون طرفاً في المعاهدة.

عبارة «منطقة المراقبة» تعني الفضاء الجوي المبلغ عنه بهذا الشكل والممتد من علو معين فوق سطح البحر، أو صعوداً من سطح الأرض.

عبارة «الفضاء الجوي المراقب» تعني مساحات ومناطق المراقبة.

عبارة «المعاهدة» تعني المعاهدة الخاصة بالطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤ والتي اودعت الكويت وثيقة قبولها في ١٧ مايو ١٩٦٠.

عبارة «معاون طيار» بالنسبة إلى طائرة تعني طيارا يكون أثناء قيامه بتلك الوظيفة تحت امره طيار محمول في الطائرة.

عبارة «ملاح» تعني كل شخص موظف أو مستخدم في عمل ما في طائرة أثناء طيرانها ويعتبر عضوا من ملاحي تلك الطائرة.

عبارة «بضائع خطرة» تعني أية مادة متفجرة وأي بضائع أخرى (سواء كانت قابلة للانفجار أم لا) قد تعرض بطبيعتها سلامة الطائرة أو الأشخاص الذين في داخلها للخطر.

عبارة «واجب» أو «وظيفة» أو «مهمة» تعني

of the aircraft or failing such person, the person who is for the time being the pilot in charge of the aircraft;

"Competent Authority" means in relation to Kuwait the Civil Air Administration, and in relation to any other country the authority responsible under the law of the country for promoting the safety of civil aviation.

"Contracting State" means any State which is a party to the convention;

"Control Area" means airspace which has been notified as such, and which extends from a notified altitued above means sea level;

"Controlled airspace" means control areas and control zones;

"The Convention" means the Convention of International Civil Aviation signed at Chicago on the seventh day of December, nineteen hundred and forty-four; and in respect of which Kuwait's instrument of adherence was desposited on 17 May 1960..

"Co-pilot" in relation to an aircraft means a pilot who in performing his duties as such is subject to the supervision of another pilot carried in the aircraft;

"Crew" Every person employed or engaged in an aircraft in flight on the buisness of the aircraft shall be deemed to be a member of the carew thereof;

"Dangerous goods" means an explosive substance and any other goods (wether explosive or not) which by reasons of their nature are liable to endanger the safety of the aircraft or of persons on board the aircraft;

"Duty" includes any function unaertaken

or performed, wether or not in pursuance of a legal obligation;

"Flight" and aircraft shall be deemed to be in flight from the moment when, after the embarkation of its crew for the purpose of taking off it first moves under its own power, until the moment when it next comes to rest after landing and the expressions "aflight" and "to fly" shall be construed accordingly;

"Flight Crew" the flight crew of an aircraft shall consist of these members of the crew who respectively undertake the duties of pilot, flight navigator, flight engineer and flight radio operator;

"Flight Information Region" means airspace notified as such, as being a region within which flight information and alerting services are provided;

"Flying Machine" means and aircraft heavier than air and having means of mechanical propulsion;

"General Classification of Aircraft". The expressions appearing in the General Classification of Aircraft set forth in the Thirteenth Schedule to these Regulations shall have the meanings therein indicated;

"Glider" means an aircraft heavier than air not fixed to the ground and having no means of mechanical propulsion, but having means of directional control;

"Goods" includes mails and animals;

"Helicopter" means a flying machine supported in flight by rotating wings;

"Kite" means a non-mechanically driven aircraft, heavier than air, moored to or towed from the ground or water;

"Land" and "Landing" in relation to aircraft, heavier than air, moored to or towed from the ground or water;

"Licence" includes any certificate of competency or certificate of validity issued with the licence or required to be held in

أي عمل اضطلع به أو تم سواء كان طبقاً لالتزام قانوني أم لا .

«طيران» – تعتبر كل طائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تتبع صعود ملاحيها إليها بقصد التحرك الأولي للاقلاع بطاقتها الخاصة حتى اللحظة التي بها تتوقف عن الحركة بعد هبوطها إلى الأرض وعبارة «طيران» «وتطير» تؤخذ طبقا لهذا التفسير .

«ملاحون جويون» – يتألف ملاحو الطائرة من الأعضاء الملاحين الذين يقومون بمهام طيار وملاح جوي ومهندس جوي وعامل لاسلكي جوي .

عبارة «منطقة المعلومات الجوية» تعني الفضاء الجوي المعلن عنه كمنطقة حيث تعطي المعلومات الجوية وخدمات التنبيه .

عبارة «آلة طائرة» تعني طائرة أثقل من الهواء ومجهزة بوسائل الدفع الميكانيكي .

عبارة «التصنيف العام للطائرات» تعني التعابير المبينة في الجدول الثالث عشر من هذه الأنظمة تحت عبارة «التصنيف العام» للطائرات ويكون لها المعاني الموضحة في ذلك الجدول .

عبارة «طيارة شراعية» (كلايدر) تعني طيارة اثقل من الهواء غير مثبتة إلى الأرض وغير مجهزة بوسائل للدفع الميكانيكي لكنها مزودة بجهاز لتوجيه خط سيرها .

عبارة «بضائع» تشمل البريد والحيوانات .

عبارة «هليكوبتر» تعني آلة طائرة مرتكزة في طيرانها على مروحة أفقية .

«طائرة ورقية» تعني طائرة غير مدفوعة ميكانيكيا، أثقل من الهواء، مرساة أو سحبت من الأرض أو الماء .

عبارة «هبوط إلى الأرض بالنسبة إلى طائرة» تشمل النزول على الماء .

عبارة «رخصة» تشمل أية شهادة كفاءة أو شهادة تثبيت شرعية صادرة مع الرخصة أو

مطلوب اقتناؤها لعلاقتها بالرخصة بموجب قانون البلاد التي منحت الرخصة فيها .

عبارة «تعديل» تشمل أي تغيير في طراز المحركات أو في أجزاء أدوات أو ملحقات أو اعتده أو أجهزة طائرة أو محركاتها أو أي جزء من تلك المحركات أو الأجزاء أو الآلات أو الملحقات أو الاعتده أو الأجهزة .

عبارة «ميل بحري» تعني مسافة ٦,٠٨٠ قدما .

عبارة «المسؤول عن، بالنسبة إلى طائرة» تعني الشخص الذي يحق له في وقت ما القيام بتطيير الطائرة أو ان كان ذلك الشخص موظفاً أو وكيلا لشخص آخر فيكون ذلك الشخص الآخر .

عبارة «طيار مسؤول» تعني شخصا مسؤولا عن قيادة طائرة، دون ان يكون تحت إدارة أي طيار آخر في الطائرة في ذلك الوقت .

عبارة «طيران خاص» تعني طيران لأي غرض كان غير النقل العمومي أو العمل الجوي .

عبارة «امتياز» تعني حقا منح بموجب رخصة تخول حاملها القيام بأية مهمة تتعلق بتلك الرخصة .

«النقل العمومي» لأغراض هذه الأنظمة كل طائرة محلقة تعتبر انها تطير بقصد النقل العمومي :

(أ) إذا اعطيت أو وعدت بأجرة أو تعويض لنقل أشخاص أو بضائع .

(ب) إذا اعطيت أو وعدت بأجرة أو تعويض للحصول على حق باستعمال الطائرة .

(جـ) إذا نقلت أشخاصا أو بضائع مجانا من قبل مؤسسة نقل جوي على شرط انه : –

١ – لأغراض الجزء الثالث والرابع من هذه

connection with the licence by law of the country in which the licence is granted.

"Modification" includes any change in the type of engines, or of the components, instruments, accessories, equipment or apparatus of an aircraft or its ingines or any part of such engines, components, instruments, accessories, equipment or appartus.

"Nautical Mile" Means a distance of 6,080 feet;

"Operator" in relation to an aircraft means the person entitled for the time being to fly the aircraft or, if that, person is the servant or agent of another person and is acting in the course of his employment such other persons;

"Pilot in command" means a person who for the time being is in charge of the piloting of an aircraft, without being under the direction of any other pilot in the aircraft;

"Private flying" means flying for any purposes other than public transport or aeriel work;

"Privilege" means a right conferred by a licence entitling the holder of the licence to perform any function to which the licence relates;

"Public transport", For the purposes of these regulations an aircraft in flight shall be deemed by fly for the purpose of public transport if;

a) hire or reward is given or promised for the carriage of persons or goods in the aircraft; or

b) hire or reward is given or promised for the right to fly the aircraft; or

c) persons or goods are carried gratuitously in the aircraft by an air transport undertaking, Provided that:

1) for the purpose of Part III and Part IV

of these Regulations, hire or reward shall not be deemed to be given or promised by reason of a payment being made or promised to a flying club by a member thereof;

2) for the purpose of Part III and Part IV of these Regulations an aircraft shall not be deemed to fly for the purpose of public transport solely by reason of hire or reward being given or promised for the right to fly the aircraft;

3) Paragraph (c) shall not apply if the aircraft carried only:

(i) Persons in the employment of the undertaking (including, in the case of a body corporate, its Directors and, in the case of any Airway Corporation, members of the Corporation);

(ii) if the undertaking is a flying club, members of the club;

(iii) goods intended to be used by any such person as aforesaid, or by the undertaking;

"Public Transport Aircraft" means an aircraft flying or intended by the operator of the aircraft to fly, for the purpose of public transport;

"Radio" is to be interpreted as a general term applied to the use of lectro-magnetic waves of frequencies between ten kilocycles a second and three million megacycles a second;

"Radio appartus" includes all apparatus, including any ancilary equipment, for sending and receiving by means of radio;

"Radio Navigation Apparatus" means radio apparatus designed to assist the navigation of aircraft;

"Rating" means an entry in a licence specifying a privilege or limiting the effect of a privilege;

"Repair" in relation to any part of an aircraft or of its equipment includes replacement;

الأنظمة لا يعتبر ان الأجرة أو التعويض قد اعطى أو وعد به إذا كان الدفع أو الوعد قد اعطي لنادي طيران من قبل أحد أعضائه .

٢ – لأغراض الجزء الثالث والرابع من هذه الأنظمة لا تعتبر الطائرة قائمة في طيرانها بقصد النقل العمومي بمجرد اعطائها أو وعدها بأجرة أو تعويض للحصول على حق استعمالها .

٣ – لا تطبق الفقرة (ج) إذا نقلت الطائرة فقط : –

١ – أشخاصا في خدمة المؤسسة من ضمنهم «في حالة هيئة متضامنة مدراؤها» «وفي حالة شركة طيران» «أعضاء تلك الشركة» .

٢ – إذا كانت المؤسسة نادي طيران «أعضاء ذلك النادي» .

٣ – بضائع لاستعمال أي شخص من المذكورين أعلاه أو المؤسسة .

عبارة «طائرة للنقل العام» تعني طائرة تطير أو معينة من قبل المسؤول العام عنها لأن تطير بقصد النقل العام .

عبارة «راديو» أو «لاسلكي» يجب ان تفسر كتحديد عام مطبق على استعمال الموجات الكهربائية المغناطيسية ذات الذبذبات ما بين عشرة كليو سيكل في الثانية ثلاثة ملايين ميكاسيكل في الثانية .

عبارة «جهاز راديو» تشمل جميع الأجهزة بما فيها الاعتدة التابعة لها المستعملة للارسال والالتقاط بواسطة اللاسلكي .

عبارة «جهاز راديو للملاحة» تعني جهاز الراديو المخصص لمساعدة قيادة الطائرة .

عبارة «فئة أو درجة» تعني قيدا «في رخصة ما تبين امتيازا» أو تحدد مفعول امتياز .

عبارة «تصليح» بالنسبة لأي جزء من طائرة أو من معداتها تشمل الاستبدال .

عبارة «رحلة مسجلة في الجدول» تعني رحلة من سلسلة رحلات قائمة بين مكانين معينين يشكلان معا خدمة منظمة تدار بطريقة تجعل فوائدها متاحة للجمهور الذي يرغب من حين لآخر في الاستفادة منها «ولا تشمل رحلة قائمة لأي من الأغراض التالية :

أ – نقل الركاب بقصد تعليمهم فقط على الطيران أو لأجل مهم الملاحين الجويين .

ب – نقل الركاب أو البضائع بقصد اعداد مستشفى متنقل جوي أو القيام بخدمة انقاذ .

جـ – نقل فريق من الركاب وامتعتهم (ان وجدت) على ثلاثة رحلات أو أكثر تكون قد نظمت كجولة سياحية لمتعة أولئك الركاب «وذلك وفقا لترتيبات وافقت عليها الإدارة باعتبارها للصالح العام» .

عبارة «مضيف» تعني عضوا من ملاحي الطائرة غير الملاحين الجويين مكلفا بوظيفة تتعلق بسلامة الركاب أثناء الطيران وفي حالة الطوارئ «وتشمل المضيفة» .

عبارة «سطح» تعني سطح الأرض أو الماء وتشمل أي شخص أو شيء على الأرض أو على الماء .

عبارة «أراضي الكويت» تعني أراضي سمو أمير الكويت مع مياهها الأقليمية .

عبارة «الجداول» تعني الجداول الفنية الموافق عليها من حكومة الكويت وقت اصدار هذه الأنظمة والتي سيكون لدى إدارة الطيران المدني نسخ مطبوعة عنها وتيسر الحصول عليها لمن يطلبها .

ملاحظة :

نعتذر لعدم ادراج الجداول الوارد ذكرها في هذا القانون بسبب عدم عثورنا عليها .

"Schedule Journey" means one of a series of journeys which are undertaken between the same two places and which together amount to a systematic service operated in such manner that the benefits thereof are available to members of the public from time to time seeking to take advantage of it and does not include a journey made for any of the following purposes:

a) the carriage of passengers for the sole purpose of instructing them in flying or the duties of flight crews;

b) the carriage of passengers or goods for the sole purpose of providing an air ambulance or rescue service;

c) the carriage, in accordance with arrangements approved by the Administration as being in the public interest, of a party of passengers and their baggage (if any) upon a series of three or more journeys organised as a tour for the common enjoyment of these passengers;

"Steward" means a member of the crew of an aircraft other than a member of the flight crew, charged with duties concerned with the safety of passengers in flight and in emergency and includes stewardess;

"Surface" means the surface of the ground or water and includes any person or thing on the ground or water;

"Territories of Kuwait" means the territories of His Highness the Ruler of Kuwait together with their territorial waters;

"Schedules" shall be the technical schedules approved by the Kuwait Government at the date of issue of these Regulations and to be made available in printed from at the Civil Aviation Department.

Note:

We appologize for not listing the schedules mentioned in this law because we could not find them.

قانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤
في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ بأصدار قانون الجزاء والقوانين المعدلة له.

وعلى القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٦٠ بإصدار قانون الاجراءات والمحاكمات الجزائية والقوانين المعدلة له، وعلى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٩ بإنشاء محكمة لأمن الدولة، المعدل بالمرسوم بقانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩١.

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على معاهدة لاهاي في شأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وعلى المرسوم بقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران،

و على المرسوم بقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.

وافق مجلس الأمة على هذا القانون، وقد صدقنا عليه وأصدرناه.

مادة (١)

تكون للمصطلحات التالية المعاني المبينة قرين كل منها مالم ينص على خلاف ذلك:

أ) طائرات: كل وسيلة تستعمل أو تعد للطيران أو الملاحة في الجو أو الفضاء.

ب) حالة الطيران: تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اغلاق جميع ابوابها الخارجية بعد صعود

Law No. (6) of Year 1994
Regarding The Crimes Pertaining To The Safety of Aircraft And Aviation

- Following perusal of the Constitution,

- Law No. (16) of year 1960 concerning promulgating the Penal Law and its amending Laws,

- Law No. (17) of year 1960 regarding promulgating the Penal Procedures & Trials Law and its amending Laws,

- Law No. (26) of year 1969 on Establishing the State Security Court, and as amended by the Decree-Law No. (10) of year 1991,

- Decree-Law No. (19) of year 1979 on Approving La Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure on board the Aircraft, the Decree-Law No. (62) of year 1979 on Approving the Joining of the State Kuwait in the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Aviation, and

- Decree-Law No. (64) of year 1979 on Approving the joining of the State of Kuwait to the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board the Aircraft,

The National Assembly has approved this Law, and we ratified and promulgated same.

Article (1)

Unless otherwise provided for herein, the following expressions shall bear the meaning corresponding to them:

A- Aircraft: Any means used or prepared for aviation or navigation in air or space.

B- In flight: The aircraft shall be in flight

الركاب أو شحنها، حتى يتم فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزولهم أو تفريغها، وفي حالة الهبوط الإضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة الطيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال.

ج) **فترة الخدمة** : تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء اعدادها قبل الطيران بواسطة عمال الخدمات الارضية أو بواسطة طاقمها للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة، وتمتد فترة الخدمة لتشمل كل الفترة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في البند (ب) من هذه المادة.

د) **حرم المطار** : يقصد به المطار والتجهيزات التي تشرف على المراقبة وتنظيم الحركة في المجال الجوي الخاضع للدولة والساحات المحيطة بما تقدم والمعدة لانتظار الركاب والمركبات.

مادة (٢)

يعاقب بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن سبع سنوات كل من ارتكب عمدا أحد الافعال الآتية:

(أ) إذا قام بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران وكان من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.

(ب)إذا قام بأي وسيلة كانت بعمل أو بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة أو تسبب في ذلك وكان من شأنه تدميرها أو احداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر في حالة الطيران.

once all its external doors are closed after the boarding of passengers or loading until these doors are opened for exit of passenger or unloading. In case of emergency landing, the aircraft shall continue to be deemed in an in flight state until the concerned authorities take responsibility of the aircraft and the persons and properties on board.

C- Service period: The aircraft shall be deemed in service once the ground services workers or the crew starts its preparation for a certain flight until the elapse of twenty four hours after any landing thereof. The service period shall be extended to include the whole period in which the aircraft is in flight as described in paragraph (B) of this article.

D- Airport Perimeter: Means the airport and the facilities supervising the control and organizing the movement in the State's airspace and the area surrounding the above and prepared for passengers and vehicles waiting.

Article (2)

Any person shall be punished by provisional imprisonment for not less than Seven years if willfully committed one of the following acts:

A- Performs an act of violence against any person on board any aircraft in flight, if such act of violence is likely to endanger the safety of such aircraft.

B- Places or causes to be placed on an in-service aircraft a device or substance which is likely to destroy such aircraft, or to cause damage thereto rendering it incapable of flying or endangering its safety if in-flight.

C- Performs any act which is likely to destroy or damage the airport perimeter facilities or interfere in their operation, thus endangering the aircraft in-flight.

D- Communicates information, knowing the information to be false thereby endangering the safety of any in-flight aircraft.

Article (3)

Any person shall be punished by provisional imprisonment for not less than Ten years if he unlawfully uses force or threatens to use force or any other coercive means to hijack an aircraft in flight or gain control over the aircraft to change its destination. If this action is performed in conjunction with forcing any passenger to a different destination, the penalty shall be increased to life imprisonment or temporary imprisonment for not less than ten years.

Article (4)

If any of the crimes specified in the two forgoing articles leads to the injury of any person, damage of the aircraft or any of the airport perimeter facilities, the penalty shall be increased to death or life imprisonment. In all cases, the criminal shall be sentenced to pay the value of the damaged items. If any of these crimes leads to the death of any person, the death penalty shall be applied.

Article (5)

Any person shall be punished by imprisonment for more than Five years and/or fine not exceeding Five Thousand Kuwaiti Dinars if he had knowledge of an attempt to commit any of the crimes

(ج) إذا قام بأي عمل من شأنه تدمير أو إتلاف تجهيزات حرم المطار أو التدخل في تشغيلها وتعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر .

(د) إذا قام بإبلاغ معلومات يعلم انها كاذبة وكأن من شأن ذلك تعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر .

مادة (٣)

يعاقب بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات من قام بغير وجه حق باستخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو أي شكل آخر من أشكال الاكراه للاستيلاء على طائرة في حالة طيران أو لممارسة السيطرة عليها أو لتغيير مسارها، فإذا اقترن ذلك باحتجاز شخص إلى غير الجهة التي كان متجها اليها تكون العقوبة الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات .

مادة (٤)

إذا ترتب على أي من الجرائم المنصوص عليها في المادتين السابقتين جرح شخص أو اصابته بأذى أو تدمير طائرة أو إلحاق أضرار بها أو أي من تجهيزات حرم المطار تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد .

وفي جميع الأحوال يحكم على الجاني بدفع قيمة الأشياء التي تسبب في تدميرها .

وتكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على أي من هذه الجرائم موت شخص .

مادة (٥)

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز خمس سنوات وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من علم بوجود مشروع

لارتكاب جـريمة من الجـرائم المبـينة في المواد السابقة أو بوقوعها ولم يبلغ أمرها إلى السلطات المختـصة أو أعان الجاني على الفرار من وجه العدالة باخفائه أو باخفاء أدلة الجريمة أو اتلافها أو باخـفـاء الأشيـاء المستـعـملة أو التي أعـدت للاستعمال في ارتكابها أو تحصلت منها .

ويجوز تشديد العقوبة بما لا يجاوز الضعف إذا ارتكبت هذه الجـريمة في زمن الحـرب أو في حالة اعلان الأحكام العرفية .

مادة (٦)

يعـفى من العقـوبات المقررة للجرائم المشار إليها في هذا القانون كل من بادر من الجناة بابلاغ السلطات قبل البدء في تنفيذ الجريمة أو باخبارها بوقـوع الجـريمة وبمن ساهم فيـها قبل قيـامـها بالبـحث والتـفـتـيش فـإذا وقع الابلاغ بعـد بدء البحث أو التفتيش تعين ان يؤدي فعلا إلى ضبط الجناة الآخـرين أو ضبط المرتكبين لجريمة أخرى مماثلة لها في النوع والخطورة .

مادة (٧)

استثناء من احكام المادة (٨٣) من قانون الجزاء لا يجوز في تطبيق المادة الرابعة من هـذا القـانون النزول بعقوبة الاعدام من عقوبة الحبس المؤبد، والنزول بعـقوبة الحبس المؤبد عـن الحد الأقصى المقرر لعقوبة الحبس المؤقت .

كـما لا يجوز الأمر بوقف تـنفيذ العقوبات أو الامتناع عن النطق بالحكم .

مادة (٨)

تخـتـص مـحكمـة أمن الدولة بنظر الجـرائم المنصـوص عليـهـا في هذا القـانون والجـرائم المرتبطة بها .

specified in the foregoing articles and does not convey such information to the concerned authorities and whoever assists the criminal to escape by hiding thereof, concealing or destroying the evidence, or concealing the tools used or intended to be used in committing the crime. The penalty may be aggravated for not more than its double if the crime is committed during wartime or if the material laws are declared.

Article (6)

Any criminal shall be exempted of the penalties on crimes indicated in this law if he reports the crime to the authorities prior to embarking on executing the crime or informs thereof about the occurrence of the crime and those who took part therein before investigations and inspection. If this information is conveyed to the authorities after the inception of investigations and inspection, this information must lead to the apprehension of the other criminals or the committers of another crime of same type and gravity.

Article (7)

As exclusion from the provisions of Article (83) of the Penal Law, it is not permitted when applying Article (4) hereof to reduce the death penalty for life imprisonment, nor reduce the life imprisonment for less than the maximum limit of temporary imprisonment punishment.

Furthermore, ruling in favor of suspending the execution of pronouncing the judgment or abstaining from same is not permitted.

Article (8)

The Court of State Security shall be charged with hearing the crimes stated in this law as well as the crimes related thereto.

مادة (٩)

مع مـراعـاة أحكام المادتين (١١) و(١٢) من قـانون الجـزاء، تسـري أحكام هذا القـانون على الجـرائم المنصـوص عليـهـا فـيـه أياً كـان مكان ارتكابها وذلك في الأحوال الآتية:

أ) إذا ارتكبت الجـريمة ضـد أو على متن طائرة مسجلة في دولة الكويت، أو طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون مركز اعماله الرئيسي أو محل اقامته في دولة الكويت.

ب) إذا كـان من شأن ارتكاب الجريمة أن تتعرض للخطر طائرة مسجلة أو مستأجرة على النحو المبين في البند (أ) من هذه المادة.

ج) إذا هبطت الطائرة التي ارتكبت ضـدها أو على متنها الجريمة في دولة الكويت وما يزال المتهم على متنها.

د) إذا كان المجني عليه كويتي الجنسية.

مادة (١٠)

على رئيس الوزراء والوزراء – كل فـيـمـا يخصه – تنفيذها القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في: ٧ شوال ١٤١٤هـ
الموافق: ١٩ مارس ١٩٩٤م

Article (9)

Subject to the provisions of Articles (11) & (12) of the Penal Law, the provisions of this law shall be applicable to the crimes stated herein regardless of the place wherever they are committed in the following cases:

A- If the crime is committed against or on board an aircraft registered in the State of Kuwait or on an aircraft chartered by a lessee whose registered business address or residence is located in the State of Kuwait.

B- If the crime is likely to endanger an aircraft chartered as indicated in Para (A) of this article.

C- If the aircraft, on board of which the crime has been committed, landed in the State of Kuwait with the criminal still on board.

D- If the victim is a Kuwaiti national.

Article (10)

The Prime Minister and all the ministers - each within his jurisdiction - must implement this law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 7th Shawal 1414AH.
Corresponding to: 19th March 1994AD.

مذكرة ايضاحية لمشروع قانون في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

شهد العقدان السادس والسابع وبداية الثمانينات من هذا القرن بداية وانتشار ظاهرة خطف الطائرات وتهديد أمن وسلامة الملاحة الجوية على نطاق واسع، ولما كان الباعث على معظم وقائع هذه الظاهرة في بداية الأمر باعث سياسي فقد وقف المشرع الدولي أمامها موقفا سلبيا إلا أن انتشارها واستفحالها على نحو أدى إلى الحاق اضرار جسمانية ومادية بالمدنيين العزل الابرياء وإلى تهديد وسيلة النقل الجوي وهي أكثر وسائل الاتصال العالمي أهمية دعا المشرع الدولي إلى أن يلتفت عن الباعث وأصبح لا يرى في هذه الافعال – أيا كان الباعث عليها – إلا جرائم عادية جسيمة النتائج تستحق أغلظ العقاب ومن ثم تنادت الدول إلى عقد مؤتمرات دولية تتناول بالدراسة هذه الظاهرة وتنتهي بتأثيمها في اتفاقات دولية وعلى هذا انعقد مؤتمر طوكيو الذي أنهى أعماله في ١٤/ ٩/ ١٩٦٣ بالموافقة على معاهدة طوكيو في شأن الجرائم والافعال التي ترتكب على متن الطائرات وقد انضمت الكويت إلى هذه المعاهدة في / ١٩٧٩ ٩/ ١٠ بالمرسوم بالقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩ثم تبع ذلك المؤتمر مؤتمر لاهاي الذي أسفر عن الموافقة في ١٦/ ١٢/ ١٩٧٠ على معاهدةلاهاي في خصوص قمع الاستيلاء غير المشروع الذي يرتكب على الطائرات وكان آخر هذه المؤتمرات هو مؤتمر مونتريال الذي ووفق فيه بتاريخ

Explanatory Memorandum of The Draft-Law Concerning The Crimes Pertinent To The Safety of Aircraft And Aviation

The sixth and seventh decades and the early eighties of this century witnessed the expansion of the phenomenon of hijacking and threatening the security and safety of civil aviation. Since the motive for such phenomenon is a political one, the international legislator assumed a passive stance in face of such phenomenon. However, the expansion and aggravation of such phenomenon in a way that caused personal and material damages to innocent civilians and threatened the air transportation which is the world's most important mean of transportation, forced the international legislator to disregard the motive and consequently, when looking into such crimes, he only saw in them - regardless of the motive - regular heinous crimes that deserve the severest punishment. Thus, the different countries called for holding international conferences to study this phenomenon and incriminate it in international conventions. Hence, Tokyo Conference was held and concluded its works on 14/9/1963 approving Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board The Aircraft. Kuwait joined this convention on 9/10/1979 upon the Decree-Law No. (64) of year 1979. This conference was followed by the La Hague Conference which on 16/12/1970 brought about approving the La Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. The last of these conferences was Montreal

١٦/ ١٢/ ١٩٧١ على معاهدة مونتريال بشأن قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، وقد انضمت الكويت إلى معاهدة لاهاي آنفة الذكر في ٢٩/ ٤/ ١٩٧٩ بالمرسوم بالقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩ كما انضمت إلى معاهدة مونتريال في ٢١/ ١٠/ ١٩٧٩ بالمرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ .

وقد تناولت نصوص هذه المعاهدات احكاما اجرائية واحكاما موضوعية فمن ناحية عالجت الاختصاص المكاني في شأن الجرائم التي تستهدف الطائرات حال طيرانها وهي في هذه الحالة تكون متحركة تخرج من الاختصاص الاقليمي للدولة لتدخل الاختصاص الاقليمي لدولة أخرى، كما بينت اجراءات ضبط تلك الجرائم ومن ناحية أخرى بينت عناصر الجرائم التي أثمتها وأحكام المساهمة الجزائية والشروع فيها، إلا أن تلك المعاهدات التزمت بضوابط التشريع الجنائي الدولي فنصت على الجرائم وعناصرها وأغفلت بيان العقوبات عليها إذ أن هذا البيان من سلطان التشريعات الداخلية. ولما كان من المبادئ المسلم بها أن لا جريمة ولا عقوبة بغير نص فان خلو التشريعات الداخلية من نصوص تجرم وتعاقب تلك الجرائم يجعل الانضمام إلى هذه المعاهدات أمراً غير منتج أثره، وقد خلا قانون الجزاء الكويتي من نصوص تجرم وتعاقب على هذه الجرائم، لذا فقد تم اعداد المشروع المعروض الذي جاء ملتزماً بمسلك المشرع الجزائي الكويتي من حيث افراد تشريعات جنائية خاصة للجرائم التي لا يشملها قانون

Conference, in which an approval was obtained on 16/12/1971 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation. Kuwait joined the above mentioned La Hague Convention on 29/4/1979 upon the Decree-Law No. (19) of year 1979 and joined Montreal Convention on 21/10/1979 upon the Decree-Law No. (62) of year 1979.

The texts of these conventions discussed procedural and subjective provisions. They addressed the venue jurisdiction of the crimes targeting the aircraft in flight, during which the aircraft is in motion exiting the territorial jurisdiction of one state and entering the territorial jurisdiction of another. The conventions also described the procedures of curbing such crimes and indicated the elements of the crimes incriminated under same, and the provisions of criminal participation in or attempting to commit a crime. However, these conventions abided by the international criminal legislation controls, as they stated the crimes and their elements but not their punishments, since same fall within the power of the internal legislative authorities. Since it is acknowledged that there is no crime or punishment without a provision, the absence of provisions that incriminate and punish such crimes in the internal legislation, makes the accession to such conventions an ineffective action. The Kuwaiti Penal Law contains no provisions incriminating and punishing such crimes. Therefore, this Draft-Law was prepared and it adheres to the method of the Kuwaiti penal legislator in terms of setting special criminal legislation for the crimes not included in the Penal Law as State Security crimes or crimes of possession or

الجزاء كجرائم أمن الدولة وجرائم حيازة أو احراز الاسلحة والذخائر والمفرقعات .

ويكشف عنوان هذا المشروع عن شمولية موضوعه لاحكام المعاهدات الثلاث آنفة الذكر فهو في شأن معاقبة الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية لا الطائرات فحسب إذ يتناول كل ما يتعلق بالملاحة الجوية ويؤثر سلبا وإيجابا على حركة الطيران سواء وقعت الجريمة على جسم الطائرة في حالة اقلاعها أو طيرانها أو هبوطها أو استهدف الفعل الاجرامي حركة الطيران من خلال أجهزة المراقبة بأرض المطار ربما يرتب المساس بأمن وسلامة الطائرة .

وفي اطار المعنى المتقدم وانسجاما مع الاتفاقات الدولية المشار إليها استهل المشروع بمادة أولى تضمنت تعريفا بالمصطلحات التي قد يثار لبس في شأنها من ذلك التعريف بالطائرة وعدم حصر ذلك في الطائرات ذات القوى المحركة وقد اقتبس هذا التعريف من القانون الامريكي، كما تضمن تعريفاً بحالة الطيران مقتبسا بدوره من معاهدة مونتريال سابق الاشارة إليها وقد ألحق بهذا التعريف تعريفا لفترة الخدمة مقتبسا أيضا من أحكام معاهدة مونتريال، كما جرى التعريف بحرم المطار في توسيع لمجاله إلى أماكن انتظار الركاب والمركبات في خارجه، إذ في الاضرار بهذه الاماكن مساس بأمن وسلامة الملاحة الجوية .

واستطراداً من هذه المعاني جاء نص المادتين الثانية والثالثة من المشروع شاملين للمعنى المتقدم إذ تضمنت المادة الثاني العقاب على أي فعل يتضمن مساسا بأمن وسلامة الطائرة في حالة الطيران على النحو المتقدم سابقا كما نصت المادة الثالثة على العقاب على الاستيلاء على الطائرة

acquisition of weapons, ammunitions and explosives.

The title of this Draft-Law reveals its inclusion of the provisions of the three conventions above mentioned. It is concerned with the punishment of crimes related to the safety of aircraft and civil aviation and not only with the aircraft, since it addresses everything connected to aviation and has positive and negative effects on the aviation movement, whether the crime takes place during the aircraft take off, in flight or landing or targets the aviation movement through airport ground control equipment thus endangering the security and safety of the aircraft.

In view of the above meaning and in accordance with the international conventions referred to, the Draft-Law begins with the definition of the terms that may be controversial including the definition of an aircraft without limiting it to the engine powered aircraft. This definition has been quoted from the US law. It included also a definition of the "in flight" condition as quoted from the above mentioned Montreal Convention. This definition was followed by a definition of the service period quoted also from the Montreal Convention. The airport perimeter has also been defined to include the external passengers and vehicles waiting areas as the damage of such areas may endanger the safety of aviation.

Pursuant to such definitions, the text of the second and third articles included the above meanings. The second article included the penalty of any act endangering the safety and security of an aircraft in flight as described above. The third article included the penalty for seizing an aircraft

مع تغليظ العقاب على ذلك، وتكشف عبارات النص في هاتين المادتين عن أن أفعال الركن المادي فيهما هي افعال القوة والتهديد كما تشمل أية أفعال أخرى ومن ذلك أفعال الحيلة وهي معنى تتضمنه التشريعات المقارنة التي صدرت تطبيقا للمعاهدات مصدر هذا المشروع.

ولقد انعكست المعاني السابقة على المادة الرابعة من المشروع فقد تضمنت المادة المذكورة تغليظ العقاب على الجرائم الواردة في المادتين الثانية والثالثة في حالة ما إذا ترتب على أي من الجرائم السابقة المشار إليها في المادتين الثانية والثالثة سالفتي الذكر جرح شخص أو أصابته بأي أذى ثم نصت على عقوبة وحيدة إذا ترتب على أي من الجرائم سالف الاشارة إليها موت شخص فجعلت العقاب في هذه الحالة الاعدام. ومن ناحية أخرى نصت المادة المذكورة على أن تكون العقوبة الاعدام أو الحبس المؤبد إذا ترتب على أي جرائم المادة الثانية والثالثة من المشروع الماثل تدمير لطائرة من الطائرات أو الحاق اضرار بها أو أي من تجهيزات حرم المطار.

ولقد ترك المشرع جريمة خطف الاشخاص الذين على متن الطائرة لقانون الجزاء ففي معالجة هذا القانون الاخير لها الكفاية.

كما عالج حالة الإبلاغ الكاذب عن أي من هذه الجرائم المنصوص عليها في المشروع على تفصيل قصد به زجر من تسول له نفسه إلى اتخاذ هذه الوسيلة سببا لاشاعة الاضطراب في حركة الملاحة الجوية.

ومن ناحية أخرى نص المشرع على العقاب على العلم بالواقعة الاجرامية دون الابلاغ به على تفصيل في ذلك يتفق مع مسلك المشرع الجزائي في العقاب على جرائم أمن الدولة.

and aggravated the penalty thereof. The sentences of the texts of these two articles indicate that the cornerstone of these acts is use of force and threat. They also comprise any other acts including cunning acts, a meaning included in the comparative legislation issued in accordance with the conventions which represent the source of this Draft-Law.

The above definitions have been reflected in the fourth article of this Draft-Law. The said article included the aggravation of penalty for the crimes stated in the second and third articles in case the crimes mentioned in said articles resulted in the personal injury of an individual. The article then provided for a single penalty, the death penalty, in case the mentioned crimes resulted in the death of an individual. On the other hand, the said article stated the death penalty or life imprisonment if the crimes mentioned in the above second and third articles resulted in the destruction of an aircraft or damage to any of the airport perimeter equipment.

The Draft-Law left the crime of kidnapping persons on board of the aircraft to the penal law which has sufficiently provided for it.

It also addressed the false report of any of the crimes mentioned in the Draft-Law with details to prevent anybody from using this method to spread chaos in the aviation movement.

On the other hand, the Draft-Law provided for a penalty for the knowledge of the crime without reporting same and detailed same, following the course of the penal legislator in punishing the State security crimes.

وإذا كانت المعاهدات المذكورة نصت على تأثيم الشروع والمساهمة الجنائية في الجرائم المنصوص عليها فيها وهي محل هذا المشروع، إلا أن المشروع ترك هذين الأمرين لقانون الجزاء باعتباره القانون العام للتجريم والجزاء.

كما نص المشروع على حالة للاعفاء من العقاب وقاية من الجريمة قبل وقوعها كاملة أو الشروع فيها بما يتفق مع ما نص عليه في الاحكام الواردة في القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٠ في شأن جرائم أمن الدولة.

وقد وضع المشروع ضوابط خاصة بأحكام النزول بالعقوبة استثناءً من القواعد العامة الواردة في المادة ٨٣ من قانون الجزاء وذلك تمشيا مع الغاية المقصودة من افراد قانون خاص بالجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية التي تستوجب عقوبات خاصة مشددة.

كما ناط المشروع بمحكمة أمن الدولة اختصاص النظر في الجرائم المنصوص عليها فيه وكذلك الجرائم المرتبطة بها لما لهذه الجرائم من آثار ضارة على أمن اللاد.

ولقد مد المشروع في الاختصاص المكاني والشخصي للقانون الكويتي في شأن ما ورد فيه بما يتفق مع احكام المعاهدات الثلاث المشار إليها في صدر هذه المذكرة وأخذا بالضوابط المستقرة في شأن الجرائم المنصوص عليها في القوانين المقارنة ومن بينها قانون تنظيم الملاحة الجوية البلجيكي رقم ٢٦/ ٢٧ بتاريخ ٢٠/ ٧/ ١٩٧٦ والقانون الفرنسي رقم ٦٢٤ لسنة ١٩٧٥ الصادر في ١١/ ٧/ ١٩٧٥ وقانون حماية الطائرة البريطاني الصادر في ٢٥/ ٧/ ١٩٧٣.

Although the mentioned conventions incriminate the attempt to commit and the participation in committing the crimes stated therein which are the subject of this Law, the Draft-Law left these two matters to the Penal Law being the general law for incrimination and penalties.

The Draft-Law also provided for the case of exemption of the penalty to protect against the crime prior to its full execution or attempting thereof in accordance with the provisions of Law No. (31) of year 1970 in respect of the State Security crimes.

The Draft-Law established special controls on reducing the penalties as an exception of the general rules stated in Article (83) of the Penal Law to keep in line with the purpose intended from dedicating a special law for the crimes related to the safety of aircraft and civil aviation which require special aggravated penalties.

The Draft-Law charged the State Security Court with the jurisdiction of hearing the crimes mentioned therein and the crimes related thereto due to their damaging effects to the State Security.

The Draft-Law expanded the venue jurisdiction and the jurisdiction of the person of the Kuwaiti law in respect of its content in accordance with the three conventions mentioned in the premise hereof and in accordance with the established controls pertinent to the crimes stated in the comparative laws including the Belgian Aviation Law No. 26/27 issued on 20/7/1976, the French Law No. 624 of year 1975 issued on 11/7/1975 and the British Aircraft Protection Law issued on 25/7/1973.

وغني عن البيان أن القواعد العامة في قانون الجزاء – فيما لم يرد في شأنه نص خاص في القانون المعروض – تسري على هذه الجرائم ومن بينها أسباب الاباحة وخاصة ما تقرره المادتان ٣٧ و٣٨ من اباحة ورفع المسؤولية الجزائية عما يقع من الموظفين العموميين ومن بينهم رجال السلطة العامة من أفعال تدخل في نطاق المواد السابقة إذا ما اقتضت ذلك أعمالهم والمهام المنوطة بهم في حفظ الأمن وسلامة المواطنين، وذلك بثا للطمأنينة في نفوسهم عند قيامهم بتنفيذ هذا القانون.

It goes without saying, that the general regulations of the Penal Law - for matters not provided for in this Law - shall apply to these crimes including the indemnities particularly the provisions of Articles (37) and (38) indemnifying and holding harmless the civil servants including public authorities employees against the actions falling under the scope of the foregoing articles above if mandated by their functions and tasks assigned thereto to maintain the safety and security of citizens. This is to keep the peace of mind of those employees when upholding this Law.

الفصل الثالث:
سلامة الطيران

مرسوم رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٠
بأنظمة حوادث
الطائرات في الكويت

نحن عبدالله السالم الصباح
أمير الكويت
بعد عرض رئيس دائرة الطيران المدني
وموافقة المجلس الأعلى قررنا القانون الآتي :

مادة (١)

يعمل بأنظمة حوادث الطائرة المرفقة بهذا القانون اعتبارا من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية .

مادة (٢)

على رئيس دائرة الطيران المدني تطبيق هذه الأنظمة وتنفيذ احكامها اعتبارا من تاريخ بدء مفعولها .

أمير الكويت
عبدالله السالم الصباح

صدر في ٢٤ صفر ١٣٨٠هـ
الموافق ١٧ اغسطس ١٩٦٠م

Decree No. (37) of Year 1960
Concerning Aircraft Accidents
Regulations In Kuwait

We, Abdullah Al-Salem Al-Sabah Emir of Kuwait

Upon the proposal of the President of The Directorate General of Civil Aviation, and following the approval of the Higher Council,

We have enacted the following law:

Article (1)

The Aircraft Accidents Regulations attached to this Law shall enter into force effective from the date they are published in the official gazette.

Article (2)

The President of The Directorate General of Civil Aviation must implement these regulations and execute its provisions as of the date they become operational.

Emir of Kuwait
Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Issued on : 24th Safar 1380AH.
Corresponding to: 17th August 1960AD.

Aircraft Accidents Regulations In Kuwait

1- Definitions

Where mentioned, the following expressions shall have the meanings as stated:

(President): The President of The Directorate General of Civil Aviation in Kuwait.

(Airport Director): The person assigned by the President as the Director of the Airport.

(Authorized Person): The person authorized particularly or generally by the President to inspect any aircraft involved in an accident.

(Regulations Limits): All the lands of His Highness the Amir of Kuwait including their territorial waters and all the territories within His Highness's hegemony.

2- Accident Reporting

1- If any accident takes place, within the limits of these regulations, to any civil aircraft during the period between the time any person boards the aircraft with the intention of flying until such time where all the persons have disembarked, and this accident has resulted in:

A- Any person's death or sustaining a serious injury while he is inside or on board the aircraft, or due to his direct relation to the aircraft or any part thereof,

B- The aircraft being severely damaged,

Then a notice about the accident must be forwarded through the fastest possible way available to the President and to the Airport Director. Such personal notice shall be the responsibility of the person in charge of the aircraft at the time of the accident had occurred. Besides, in the case of the death or physical preventing injury of this

انظمة حوادث الطائرات في الكويت

١ – تعريفات

حيث ترد في هذه الانظمة عبارة : –

(الرئيس) فـإنهـا تعني رئيس دائرة الطيـران المدني في الكويت .

(مدير المطار) فإنها تعني الشخص الذي يعينه الرئيس للعمل مديرا للمطار .

«الشـخص المفـوض » فـانهـا تعني الشـخص الذي يفوضه الرئيس بصفة خاصة أو عامة لمعاينة أية طائرات لها علاقة بحادث وقع .

«حدود الأنظمة» فـإنها تعني جميع أراضي سمـو أمير الكويت بما فيـها ميـاهها الاقليمية وجميع المناطق التي تمتد اليها سلطته .

٢ – الابلاغ في الحادث

١ – في حالة وقوع أي حادث ضمن حدود هذه الأنظمة لأية طائرة مدنية في الفترة الواقعة بين وقت دخول أي شخص إليها بقصد الطيران والوقت الذي يكون فيه جميع الأشخاص قد غـــــادروا تـلك الطـائرة وإذا نجم عـن هـذا الحادث :

أ – وفاة أي شخص أو اصابته بجراح خطيرة أثناء وجـوده داخل الطائرة أو عليـهـا أو بسبب عـلاقـته المبـاشـرة بالطائرة أو بأي شيء يكون جزءاً منها .

ب – أو اصابة الطائرة بضرر بليغ ، فإنه يجب المبادرة حالاً إلى ارسال اشعار عن الحادث بأسـرع طريقـة مـتوافـرة إلى الرئيس وإلى مدير المطار ويكون مسؤولا عن القيام بهذا البـلاغ الشـخص الذي تكون الطائرة تحت امرته وقت وقوع الحادث لتلك الطائرة أو في حـالة مـقـتل هذا الشـخص أو اصـابتـه

بمانع جسماني فالمسؤول عن البلاغ هو أحد أفراد الملاحين العاملين في الطائرة أو الوكيل في الكويت للشركة المسؤولة عن تشغيل الطائرة، أو مالك أو مستأجر الطائرة أو أي شخص تكون الطائرة تحت امرته بالنيابة عن ذلك المالك أو المستأجر.

٢ – وفي حالة وقوع حادث في أعالي البحار، أينما كانت، لأية طائرة مسجلة في الكويت يتسبب عنه اضرار كما هو مذكور في الفقرة الأولى أعلاه فإنه يجب المبادرة حالا إلى ابلاغه إلى الرئيس ومدير المطار بأسرع طريقة متوفرة ومن قبل الشخص الذي تعتبره الفقرة السابقة مسؤولا عن تقديم هذا البلاغ.

٣ – يجب أن يتضمن البلاغ ما يمكن من المعلومات التالية: –

أ – نوع الطائرة وجنسيتها وعلامات تسجيلها.

ب – اسم مالك الطائرة، والمشغل أو المستأجر لها إذا وجد.

جـ – اسم الشخص الذي كانت الطائرة تحت امرته.

د – تاريخ الحادث ووقته بحسب وقت غرينتش.

هـ – آخر نقطة سافرت الطائرة منها والنقطة التالية التي كانت الطائرة تقصد النزول فيها.

و – موقع الطائرة من نقطة ممكن التعرف إلى موضعها الجغرافي بسهولة.

ز – عدد الاشخاص، إذا وجدوا، الذين قتلوا و/ أو أصيبوا بجراح بالغة نتيجة الحادث.

جـ – طبيعة الحادث بقدر ما هي معروفة.

ط – معلومات مختصرة عن الضرر الذي أصاب الطائرة.

person in charge then the notice becomes the responsibility of any of the aircraft crew members, the company's agent in Kuwait responsible for operating the aircraft, the aircraft owner/ chartering party, or any person in charge of the aircraft on behalf of the owner or the chartering party.

2- In case of the occurrence of an overseas accident, wherever it is, for any aircraft registered in Kuwait which results in damages as mentioned in the First Paragraph above, such accident shall be immediately communicated to the President and to the Airport Director by the fastest way available by the person deemed to be in charge of the notification as per the previous paragraph.

3- The notice must include the following information:

A- Type, nationality and registration marks of the aircraft.

B- Name of the aircraft owner, operator and lessee, if any.

C- Name of the person in command of the aircraft during the flight.

D- Accident's date and time (GMT).

E- Last point of the aircraft's take off and the next point of intended landing.

F- The location of the aircraft from a point which geographic location can be easily identified.

G- Number of killed and/or seriously injured persons, if any, as a result of the accident.

H- The nature of the accident so far as known.

I- Brief description of the aircraft damage.

3- Handling The Damaged Aircraft

In case of an occurrence of an accident as indicated in Article 2 in or above the lands of Kuwait, no person other than the authorized person shall come close to or check the damaged aircraft. Additionally, this aircraft must not be moved without an authorization from the President, while taking into account:

A- The aircraft may be moved to the extent necessary to remove persons, animals, mail and valuables, to prevent destruction by fire or other causes, protect the wreckage from further damage, or to eliminate any danger or obstruction to air aviation, to other transportation means or to the public.

B- The luggage and belongings of the passengers may be removed from the aircraft under the supervision of a police officer or the Airport Director, provided that, if the aircraft is from outside Kuwait, the cargo and luggage shall not be removed without the approval of a customs officer or after clearance by conventional ways.

C- If the aircraft is wrecked in water, the aircraft or any of its contents may be moved to the extent necessary to bring it or its contents to a safe place.

4- Investigation Order

In case of an accident occurrence of which Article (2) of these Regulations requires notification, the President may order an investigation on the accident circumstances.

5- Investigation Commission

The investigation shall be conducted by persons assigned by the President

٣ – التصرف بالطائرة المصابة

في حالة وقوع حادث من النوع المشار إليه في المادة ٢ في أراضي الكويت أو فوقها فإنه لا يجوز مطلقا لأي شخص عدا الشخص المفوض أن يقترب من الطائرة المصابة أو يعاينها، كما أنه لا يجوز نقل تلك الطائرة أو العبث بها بأي وجه كان إلا بموجب تفويض صادر من الرئيس وذلك من مع مراعاة ما يلي :

أ – يجوز ازاحة الطائرة أو العبث بها بالقدر الذي يكون ضروريا لتخليص أي أشخاص أو حيوانات فيها، أو لأخذ أي بريد كانت تحمله الطائرة، أو لمنع أي تخريب من النار أو من سبب آخر، أو لمنع أي خطر على الجمهور أو عقبة في طريقه أو في طريق الملاحة الجوية أو وسائل النقل الأخرى .

ب – يجوز نقل البضائع أو أمتعة الركاب من الطائرة تحت اشراف ضابط شرطة أو مدير المطار، بشرط انه إذا كانت الطائرة قد جاءت من مكان خارج الكويت فلا يجوز ابعاد هذه البضائع والأمتعة عن منطقة الطائرة إلا بموافقة أحد مأموري الجمرك أو بعد تخليصها منه بالطرق المتبعة .

جـ – إذا تحطمت الطائرة في الماء فإنه يجوز نقل الطائرة أو أي شيء من محتوياتها بالقدر الذي يكون ضروريا لاحضارها أو احضار المحتويات إلى مكان آمن .

٤ – الامر باجراء التحقيق

عند وقوع حادث تقتضي المادة ٢ من هذه الأنظمة الابلاغ عنه فانه يجوز للرئيس أن يأمر بإجراء تحقيق في ظروف الحادث .

٥ – هيئة التحقيق

يجرى التحقيق على يد أشخاص يعينهم

الرئيس (يشار إليهم فيما يلي بهيئة التحقيق) وعليهم اجراء التحقيق بصفة مكتومة .

٦ – تمثيل الدولة التي تكون الطائرة مسجلة فيها

يجوز أن يحضر التحقيق ممثل معتمد من حكومة الدولةالتي تكون الطائرة مسجلة فيها والمستشارون الذين يساعدونه وأي شخص آخر يفوضه الرئيس لهذا الغرض .

٧ – صلاحيات هيئة التحقيق

لأغراض أية تحقيقات تجرى بموجب المادة ٤ من هذه الانظمة فإنه تكون لهيئة التحقيق الصلاحيات التالية : –

أ – تتصرف مثل محاكم صاحب السمو من حيث استدعاء أي أشخاص ترى من المناسب مثولهم أمامها للتحقيق معهم، وأن تطلب من مثل هؤلاء الاشخاص أن يجيبوها على أي سؤال منها أو يبرزوا أية كتب أو اوراق أو وثائق أو مقالات قد تراها هيئة التحقيق ذات علاقة، وان تحتفظ الهيئة بأي من مثل هذه الكتب أو الأوراق أو الوثائق أو المقالات الى حين اكمال التحقيق .

ب – لها الحق بالوصول إلى أي طائرة ذات علاقة بالحادث وفحصها والوصول إلى المكان الذي وقع فيه الحادث، ولهذا الغرض لها الحق بأن تطلب أن تبقى مثل هذه الطائرة أو أي أجزاء منها على حالتها بدون أي تغيير إلى حين اجراء الفحص اللازم .

جـ – أن تفحص الطائرة أو أي جزء منها أومن محتوياتها، أو تزيلها، أو تختبرها،

(hereinafter referred to as "Investigation Commission") and the members of the Commission must perform the investigation discreetly.

6- Representation of the State of Registration

An accredited representative may attend the investigations on behalf of the State of Registration of the aircraft. He may be accompanied by assisting advisers or any other person assigned by the President for such purpose.

7- Investigation Commission's Powers

For the purpose of any investigations conducted under Article (4) of these regulations, the Investigation Commission shall have the following powers:

A- To act as the courts of His Highness in terms of requesting any person to be present before it for questioning. It shall have the right to request those persons to answer any questions or justify any books, papers, documents or articles which the Investigation Commission deems as associated with the investigation. It may keep such books, papers, documents or articles until the completion of the investigation.

B- Have full access to any relevant aircraft, examination thereof and access to the accident scene. For this purpose, the Commission is authorized to request that the aircraft or any part thereof may remain intact without any change until the necessary examination is carried out.

C- To check the aircraft or any part or contents thereof, test the aircraft or

take any measures to preserve it or any other exceptional measures.

D- To have full access to and enters any place or building it deems to be necessary for the investigation purposes.

E- Take all reasonable measures to protect the evidence.

8- Individual Responsibility

Where the Investigation Commission deems fit to attribute the responsibility to any person and where the Investigation Commission deems necessary, it may send a notice to that person or to his attorney in case of his death stating that the responsibility of the accident may be attributed to him. The Commission shall allow such person to provide a statement or affidavit. It may request the witnesses to be present or question any witness whose affidavit may indicate that such person is responsible for the accident.

9- Investigation Commission Report

Upon the completion of the investigation, the Investigation Commission shall prepare and submit a report to the President. It shall state the circumstances relating to an accident or incident and the probable cause(s) thereof. It shall state any notes or recommendations it deems necessary for the safety of lives and avoidance of similar accidents in the future. It shall also indicate whether the responsibility of the accident can be attributable to any person or not. The President could arrange to publish the whole report or a part thereof in the way he deems fit and to send a report and the findings of the investigation to the State of Registration.

أو تتخذ اجراءات لحفظها أو أية أجراءات أخرى تستثنيها .

د - أن تدخل وتفـــحص أي مكان أو بناية يبدو لهيئة التحقيق أن دخوله أو فحصة ضروري لأغراض التحقيق .

هـ - أن تتخـذ من الاجـراءات مـا تراه لازمـا لحفظ أدلة الاثبات .

٨ - المسؤولية الفردية

حيث يظهر لهيئة التحقيق انه يمكن عزو أي قدر من المسؤولية إلى أي شخص ، وحيث يظهر للهيئة ضروريا فأنه يحق لها أن ترسل اشعارا إلى ذلك الشخص ، أو إلى وكيله الشرعي في حالة وفاته ، تفيد فيه بأنه قد يمكن توجيه اللوم إليه عن الحادث ، وتسمح له في ذلك الاشعار بتقديم افادة أو شهادة ، ولها احضار الشهود واستجواب أي شهود يظهر من شهاداتهم أن ذلك الشخص ملوم عن الحادث .

٩ - تقرير هيئة التحقيق

عند اكتمال التحقيق فإنه على على هيئة التحقيق اعداد تقرير وتقديمه إلى الرئيس ، وعليها في ذلك التقرير أن تذكر ظروف القضية واستنتاجاتها عن سبب وقوع الحادث ، مع ذكر أي ملاحظات أو تواصي تراها مناسبة لسلامة الأرواح ولاستبعاد وقوع حوادث مماثلة في المستقبل وعليها أيضا أن تذكر فيما إذا كان يمكن أو لا يمكن عزو أية درجة من المسؤولية عن الحادث إلى أي شخص ، ويجوز للرئيس ترتيب نشر جميع التقارير أو أي قسم منه وبالطريقة التي يراها مناسبة ، وان يعمل ترتيبا لارسال تقرير عن نتائج التحقيق إلى الدولة التي تكون الطائرة مسجلة فيها .

١٠ – العقوبات

أي شخص لا يطيع أمرا له من هيئة التحقيق بالحضور كشاهد للاجابة على أي سؤال أو لابراز أو حفظ أي دليل اثبات أو يقدم شهادة كاذبة تتعلق بأغراض التحقيق يكون قد ارتكب مخالفة، وإذا ثبت لمحاكم صاحب السمو ارتكابه هذه المخالفة فإنها تقضي بحبسه مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تزيد عن ١٥٠٠ روبية أو بكلتا العقوبتين.

10- Penalties

Any person who does not comply with a subpoena of the Investigation Commission to appear as a witness to answer any question or to provide or preserve any evidence or who provides a false testimony related to the investigation purposes will be deemed to have committed a contravention. If the courts of His Highness find that he has committed a contravention, it shall sentence him to imprisonment for not more than three months and/or fine him by not more than 1500 Rupees or both?

قرار وزاري رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦م
بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتي

* بعد الإطلاع على القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠م الصادر في ٣٠ ذو الحجة ١٣٧٩ هـ الموافق ٢٤ يونيو ١٩٦٠م في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .
* وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٧ جمادى الثانية ١٣٨٣ هـ الموافق ٢٤ اكتوبر ١٩٦٣م، بتشكيل وإختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له الصادرة في ٢٠ نوفمبر لسنة ١٩٦٦م و ١٣ إبريل لسنة ١٩٧٥م و ٢٧م و ٢٧ مارس لسنة ١٩٧٩ و ١٠ نوفمبر لسنة ١٩٨٦ .
* وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٨ صفر ١٣٩٩ هـ الموافق ٧ يناير ١٩٧٩م، في شأن وزارة المواصلات .
* وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٧ ذو الحجة ١٤٠٦ هـ الموافق ١٢ أغسطس ١٩٨٦م في شأن إختصاصات وزارة المواصلات .
* وعلى المرسوم الأميري ١٠٨/ ٩٠ الصادر في ذو الحجة ١٤١٠هـ الموافق ١٦ يوليو ١٩٩٠م بإضافة بعض الإختصاصات إلى وزير المواصلات .
* وعلى القرار الوزاري رقم (٣) لعام ١٩٨٦ الصادر في ٩ جمادى الآخر ١٤٠٦هـ الموافق ١٨ فبراير ١٩٨٦م، في شأن إصدار أنظمة سلامة الملاحة الجوية .
* وعلى القرار الوزاري رقم (١٨) لعام ١٩٩٠م الصادر في ٢٥ ذو القعدة ١٤١٠ هـ الموافق ١٨ يونيو ١٩٩٠ م في شأن تفويض الإدارة

Ministerial Resolution No. (18) of Year 1996AD. Concerning Kuwait Civil Aviation Safety Regulations

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960AD. issued on 30th Thulhija 1379AH. corresponding to 24th June 1960AD. regarding the issuance of Civil Aviation Regulations,
- Amiri Decree issued on 7th Jumada II, 1383AH., corresponding to 24th October 1963AD. concerning the Formation and Jurisdictions of The Supreme Council for Civil Aviation, and its amending Decrees issued on 20th November 1966AD., 13th April 1975AD., 27th March 1979AD. and 10th November 1986AD.,
- Amiri Decree issued on 8th Safar 1399AH. corresponding to 7th January 1979AD. regarding the Ministry of Communications,
- Amiri Decree issued on 7th Thulhija 1406AH. corresponding to 12th August 1986AD. concerning the jurisdictions of the Ministry of Communications,
- Amiri Decree number 108/90 issued in Thulhija 1410AH. corresponding to 16th July 1990AD. regarding adding some jurisdictions to the Minister of Communications,
- Ministerial Resolution No. (3) of year 1986 issued on 9th Jumada II, 1406AH. corresponding to 18th February 1986AD. regarding the issuance of air aviation safety regulations, and
- Ministerial Resolution No. (18) of year 1990AD. issued on 25th Thulqida 1410AH. corresponding to 18th June 1990AD. concerning the Authorizing the Directorate General of Civil Aviation to

العـامـة للطيـران المدني بإعـتـمـاد واصـدار التعـديلات اللازمة على أنظمة سلامة الملاحة الجـوية الصـادرة بموجب القـرار الوزاري رقم (٣) لعام ١٩٨٦م .

* وبناء على عـرض مـدير عـام الإدارة العـامـة للطيران المدني .

قررنا الآتي :

مادة (١)

تصـدر الإدارة العـامـة للطيـران المدني أنظمـة سلامـة الطيـران المدني الكويتيـة المرفقـة مع هذا القرار .

مادة (٢)

تصـــدر الإدارة العـــامـــة للطيـــران المدني التعديلات اللازمة لهذه الأنظمة واعتمادهـا متى دعـت الحاجة إلى ذلك .

مادة (٣)

على مـدير عـام الإدارة العـامة لـلطيـران المدني تنفيـذ هذا القرار ويعـمل بهـذه الأنظمـة من تاريخ نشر هذا القرار في الجريدة الرسمية .

وزير المواصلات والكهرباء والماء
ورئيس المجلس الأعلى للطيران المدني
٢٥ مايو ١٩٩٦

approve and issue the necessary amendments on the aviation safety regulations issued by virtue of the Ministerial Resolution No. (3) of year 1986AD., and

- Upon the proposal of the President of the Directorate General of Civil Aviation,

We have decided as follows:

Article (1)

The Directorate General of Civil Aviation shall issue the Kuwaiti Civil Aviation Safety Regulations attached to this Resolution.

Article (2)

The Directorate General of Civil Aviation shall issue and approve the necessary amendments on these regulations whenever required.

Article (3)

Director General of the Directorate General of Civil Aviation must implement this Resolution, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Minister of Transportation, Electricity & Water
Chairman of Supreme Council for Civil Aviation
25th May 1996

ملاحظة : نظراً لكثافة المستند المتعلق بأنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية واستمرار اجراء التعديلات عليها فاننا عمدنا إلى عدم وضعها في الكتاب .

تعميم رقم (١٠٩ / ٢٠٠٢)

الضوابط العامة لتشغيل رحلات التدريب ورحلات الفحص الفني للطائرات المدنية في مجال الجوي لدولة الكويت ومطار الكويت الدولي

بعد الإطلاع على القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .

وعلى القرار الوزاري رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦ بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية وتعديلاتها .

وبناء على ما يقتضيه تنظيم حركة الملاحة الجوية في دولة الكويت وما تقتضيه مصلحة العمل في مطار الكويت الدولي ،

تقرر ما يلي :

أولا : يصرح بإقلاع وتشغيل وهبوط طائرات رحلات التدريب العملي (TRAINING FLIGHTS) ورحلات الفحص الفني للطائرة (TEST FLIGHTS) خلال الفترتين التاليتين بالتوقيت المحلي لدولة الكويت :

الفترة الأولى : من الساعة : ٠٠ : ٠٢ إلى الساعة : ٠٠ : ٠٦ .

الفترة الثانية : من الساعة : ٠٠ : ١٤ إلى الساعة : ٠٠ : ١٨ .

مع مراعاة التنسيق المسبق مع الجهات المعنية بالإدارة العامة للطيران المدني بشأن تشغيل هذه الرحلات بمدة لا تقل عن ٢٤ ساعة قبل إقلاع رحلات التدريب العملي وبمدة لا تقل عن ٨ ساعات قبل إقلاع رحلات الفحص الفني .

ثانياً : لا يجوز إقلاع وتشغيل وهبوط طائرات رحلات التدريب العملي ورحلات الفحص الفني خارج الأوقات المبينة في

Circular No. (109/ 2002)

General Restrictions on Operating Civil Aircraft Flights For Training And Technical Testing Purposes Within The Airspace of The State of Kuwait and Kuwait International Airport.

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960 concerning issuing the Civil Aviation Regulations,
- Ministerial Decree No. (18) of year 1996 concerning issuance of the Kuwaiti Civil Aviation Safety Regulations and its amendments,
- And on account of the requirement of regulating the civil aviation traffic in the State of Kuwait as well as the requirement of the work interest at Kuwait International Airport,

The following has been decided:

First: Taking off, operating and landing the aircraft for practical training and technical testing flights is permitted during the following two time periods according to the State of Kuwait local time:

First period: From 2:00 hrs to 6:00 hrs

Second period: From 14:00 hrs to 18:00 hrs.

While observing prior coordination with the concerned authorities at the Directorate General of Civil Aviation regarding operating such flights, at least 24 hours prior to take off of practical training flights and 8 hours prior to take off of technical testing flights.

Second: Take off, operating and landing the aircraft for practical training and technical testing flights is not permitted outside the timings

الفترتين المذكورتين في البند «أولا» أعلاه إلا بموجب تصريح صادر عن الإدارة العامة للطيران المدني شريطة قيام المشغل بتقديم طلب إلى الإدارة متضمنا بيانات الرحلة خلال أوقات الدوام الرسمي وذلك قبل الساعة ١٣:٠٠ بالتوقيت المحلي وبفترة زمنية لا تقل عن ٤٨ ساعة من موعد قيام الرحلة للحصول على هذا التصريح .

ثالثاً: يستثنى مما ورد في البندين «أولا» و«ثانيا» أعلاه رحلات الفحص الفني لطائرات الأسطول الأميري التي يصرح لها بالإقلاع والتشغيل والهبوط في أي وقت من الأوقات شريطة قيام المشغل بالتنسيق المسبق مع الجهات المعنية بالإدارة العامة للطيران المدني بشأن تشغيل هذه الرحلات بمدة زمنية لا تقل عن ساعتين قبل موعد إقلاع الرحلة .

رابعاً: يكون تشغيل رحلات التدريب العملي ورحلات الفحص الفني محدودا بالمنطقة الجنوبية والمنطقة الشرقية من المجال الجوي الكويتي الممتدة من نقطة KFR إلى نقطة SELEG وبارتفاع يتم تحديده بالتنسيق مع إدارة الملاحة الجوية بالإدارة العامة للطيران المدني . أما تشغيل رحلات التدريب العملي في محيط مطار الكويت الدولي فيكون محدوداً بالمنطقة الغربية للمطار وبنصف قطر لا يزيد عن ١٠ أميال وبارتفاع لا يتجاوز ٣٠٠٠ قدم وذلك لكلا المدرجين 33L و33R أو العكس أو حسب ما يراه مراقب الحركة الجوية مناسباً .

indicated in the two time periods stated in Item "First" above, unless upon a permit issued by the Directorate General of Civil Aviation, provided that the operator submits a request to the Directorate incorporating the flight details during official business hours and before 13:00 hrs. local time, and at least 48 hours prior to the flight take off time for obtaining such permit.

Third: Technical testing flights of the Amiri fleet aircraft are excluded from Items "First" and "Second" above, as they are allowed to take off, operate and land at any time provided that the operator coordinates beforehand with the concerned authorities at the Directorate General of Civil Aviation regarding operating such flights at least two hours prior to flight take off time.

Fourth: Operating the practical training and technical testing flights shall be restricted to the Southern and Eastern zones within Kuwait airspace, which are extending from KFR to SELEG points and at an altitude to be determined in coordination with the Civil Aviation Department at the Directorate General of Civil Aviation. As for operating the practical training flights within the perimeter of Kuwait International Airport, this shall be restricted to the Western zone of the airport and at a radius not exceeding 10 miles and at an altitude not exceeding 3000 feet, and this applies to both runways 33L and 33R or vice-versa, or according to what the air traffic controller deems appropriate.

خامساً: يحظر تشغيل رحلات التدريب العملي في محيط مطار الكويت الدولي في الظروف الجوية السيئة وخصوصاً عندما تقل الرؤية عن ٧ كم أو عندما يقل ارتفاع الغيوم عن ٣٠٠٠ قدم من سطح الأرض.

سادساً: لا يجوز تشغيل رحلتين أو أكثر من رحلات التدريب العملي و/ أو رحلات الفحص الفني في آن واحد.

سابعاً: يكون قائدوا طائرات التدريب العملي وطائرات الفحص الفني مسؤولين عن الآتي:

أ - التقيد بالمواعيد المصرح بها لتشغيل رحلاتهم.

ب - اتباع تعليمات وارشادات مراقبة الحركة الجوية.

جـ - تفادي الاقتراب الخطر من الطائرات الأخرى.

د - تفادي القيام بأية مناورات خطرة.

هـ - تفادي الاقتراب من المناطق التي يحظر تحليق الطائرات فيها.

و - اتخاذ الإجراءات التشغيلية اللازمة للحد من الضجيج أثناء إقلاع وهبوط الطائرة خصوصاً خلال الفترة الليلية.

ز - تقدير حالة الطقس الجوي السائد بما يتناسب مع سلامة الرحلة.

ثامنا: يعمل بهذا التعميم اعتبارا من ١/ ٨/ ٢٠٠٢، وتلغي التعاميم السابقة الصادرة عن الإدارة العامة للطيران المدني بهذا الشأن.

رئيس الطيران المدني

Fifth: It is prohibited to operate practical training flights within the perimeter of Kuwait International Airport during bad weather conditions, particularly when vision is less than 7 Kilometers or when clouds are less than 3000 feet high from the ground surface.

Sixth: It is not permitted to operate two or more practical training and/or technical testing flights at the same time.

Seventh: Pilots of the practical training and technical testing aircraft shall be responsible for the following:

1- Abiding by the hours authorized for operating their flights.
2- Adhering to the instructions and guidelines of air traffic control.
3- Avoiding dangerous approach to the other aircraft.
4- Avoiding carrying out dangerous maneuvers
5- Avoiding flying close to prohibited zones.
6- Undertaking the required operational procedures to limit noise during aircraft take off and landing, particularly during night time.
7- Assessing the prevailing weather conditions to ensure flight safety.

Eighth: This Circular shall enter into force as on 1/8/2002, and the previous circulars issued by the Directorate General of Civil Aviation in this regard shall be annulled.

President of Civil Aviation

قرار وزاري رقم ١ لسنة ١٩٦٥
خاص بانظمة مطار الكويت الدولي

وزير الداخلية

بعد الاطلاع على القانون رقم ٣٠ الخاص باصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .

وبناء على عرض مدير عام الطيران المدني .

قـــرر

مادة (١)

يعمل بالانظمة المرافقة في مطار الكويت الدولي، وتلغى الاحكام المعارضة لها .

مادة (٢)

على مدير عام الطيران المدني تنفيذ هذا القرار، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

وزير الداخلية

صدر في ٩ رمضان ١٣٨٤هـ
الموافق ١١ يناير ١٩٦٥م

Ministerial Resolution No. (1) of Year 1965
Concerning The Regulations of
Kuwait International Airport

Minister of Interior,

- Following perusal of Law No. (30) concerning Issuance of The Regulations of Civil Air-Navigation, and
- Pursuant to the proposal of the Director General of Civil Aviation,

It Has Been Resolved

Article (1)

The attached Regulations shall be applied at Kuwait International Airport, and the provisions contradicting same shall be annulled.

Article (2)

The Director General of Civil Aviation shall execute this Resolution, which will become operational as of the date it is published in the official gazette.

Minister of Interior

Issued on: 9th Ramadan 1384AH.
Corresponding to: 11th January 1965AD.

الفصل الأول
استعمال المطار

مادة (١)

يسري هذا النظام على جميع العاملين في مرفق المطار او المنتفعين به من هيئات حكومية ومؤسسات وشركات ومسافرين وموظفين وجمهور .

مادة (٢)

يظل المطار مفتوحا يؤدي خدماته بصورة دائمة وتعمل مختلف وحداته مدة (٢٤) ساعة في اليوم إلا في الظروف الطارئة التي ينبغي على الإدارة العامة للطيران المدني أن تعلن عنها مسبقا .

مادة (٣)

لا يجوز استعمال المطار أو اشغال أي قسم منه الا بترخيص صادر عن الوزير وفقا للقوانين النافذة .

مادة (٤)

يحق لإدارة المطار أن تسمح في الحالات الاستثنائية بوضع المهمات أو البضائع أو المعدات في الاماكن التي تعينها لمدة لا تتجاوز الاربع وعشرين ساعة ، (وإلا جاز نقلها إلى خارج المطار) على نفقة ومسؤولية أصحابها بعد انذارهم .

مادة (٥)

ان المدارج مخصصة لاقلاع الطائرات وهبوطها والممرات لتدرجها والساحات لوقوفها وتحميل او تفريغ حمولتها وتزويدها بالوقود وفيما عدا ذلك يحظر استعمال تلك الاماكن لاي غرض قبل الحصول على ترخيص من

Chapter (1)
Use of The Airport

Article (1)

This Regulations shall be applied to all the personnel of the Airport or those benefiting from this facility such as the Governmental authorities and institutions, the companies, the passengers, the employees, and the public.

Article (2)

The Airport shall be permanently open to provide its services and all the units thereof shall work around the clock except during emergencies which the Directorate General of Civil Aviation must announce in advance.

Article (3)

The Airport shall not be used and nor shall any of its areas be occupied unless upon license issued by the Minister, in accordance with the prevailing laws.

Article (4)

The Airport Administration shall be entitled, in exceptional cases, to allow for placing supplies, goods, or equipment in the places it designates for a period not exceeding Twenty Four (24) hours (otherwise such items may be removed outside the Airport) at the expense and responsibility of its owners after notifying them.

Article (5)

The runways designated for the aircraft takeoff and landing, the lanes for their approach, and the spaces for their parking, loading and discharging their loads, and fuelling, and except for that such places may not be used for any other purpose unless a prior license by the Directorate

الادارة العامة للطيران المدني بناء على اقتراح مدير المطار .

مادة (٦)

يحظر ترك البضائع من أي نوع كانت على مدارج أو الممرات أو الساحات .

مادة (٧)

يحظر القيام بأي نشاط تجاري او تقديم خدمات في منطقة المطار لقاء أجر لا تنص عليها القوانين والانظمة النافذة وبدون ترخيص سابق .

مادة (٨)

يحظر :

١ – طلب أو قبول التبرعات او الاعانات او الاكراميات في المطار لأي غاية كانت إلا بإذن من الوزير او بترخيص من السلطات المختصة حسب مقتضيات الامر .

٢ – لصق الاعلانات في أي مكان من المطار او في المناطق التابعة له .

٣ – التقاط الصور والافلام السينمائية (الاذاعية المرئية) ومزاولة الاعمال الاذاعية إلا باذن من الإدارة العامة للطيران المدني .

مادة (٩)

يحظر دخول الحيوانات في محطة المطار او إلى مناطق الطائرات وساحات وقوفها إلا إذا كانت كلابا يجرها لأصحابها بحيث أن تكون مكممة واتخذ في شأنها الاجراءات الصحية اللازمة .

مادة (١٠)

على من يعثر داخل المطار على أشياء مفقودة أن يسلمها إلى إدارة المطار ، وتبقى تحت مسؤوليتها حتى يتم تسليمها أصحابها والتصرف فيها وفقا للاجراءات القانونية .

General of Civil Aviation is obtained pursuant to a proposal from the Airport Director.

Article (6)

It is forbidden to leave behind any type of luggage on the runways, passageways or spaces.

Article (7)

Carrying out any commercial activity or type of service provision at the Airport area for charge is forbidden, unless it is provided for in the prevailing laws and regulations, and unless a prior license is issued thereto.

Article (8)

It is forbidden to:

1- Demand or accept donations, grants, or gratuity at the Airport for any purpose without permission from the Minister or a license from the competent authorities, depending on the matter's requirements.

2- Post advertisements in any place at the Airport or any of the areas belonging to it.

3- Take photos, shoot movies (audio/video), and practice broadcasting works unless upon permission from the Directorate General of Civil Aviation.

Article (9)

Animals are not allowed into the Airport station or aircraft hangars and parking spaces, except for dogs pulled by its owners and which must be muzzled and had undergone the necessary health procedures.

Article (10)

Any person who finds lost items must hand it over to the Airport Administration where it shall remain under its responsibility until delivered to the owners thereof and disposed of according to the legal procedures.

الفصل الثاني
النظافة العامة

مادة (١١)

يحظر وضع النفايات واعقاب السجائر خارج الاوعية المختصة لها .

مادة (١٢)

يمنع جميع الموظفين والمستخدمين العاملين في المطار من استعمال دورات المياه الخاصة بالمسافرين .

مادة (١٣)

يحظر تناول الطعام والمرطبات وما شابهما على مكاتب العمل (كونترات) الخاصة بالشركات والمؤسسات .

مادة (١٤)

ان الشركات والمؤسسات والهيئات الحكومية في المطار مسؤولة عن نظافة الاماكن والساحات التي تستعملها وعليها المحافظة على صيانتها بصورة دائمة وعدم تعريضها للضرر، وعدم ادخال أي تحويل أو تعديل عليها قبل موافقة الإدارة العامة للطيران المدني بناء على اقتراح مدير المطار .

الفصل الثالث
الموظفون والمستخدمون

مادة (١٥)

يمنع الموظفون ومستخدمو الشركات والمؤسسات التي في المطار من الجلوس في قاعات الانتظار المخصصة للمسافرين .

مادة (١٦)

يمنع الحمالون والعاملون في شركات النقل الجوي من التجمع في القاعة العامة والتجمع

Chapter (2)
General Cleanliness

Article (11)

Litters and cigarette butts must not be thrown outside the containers designated thereto.

Article (12)

It is forbidden for all the personnel and employees working at the Airport to use the toilets designated for the passengers.

Article (13)

It is forbidden to consume food or drinks and the like on the work counters of the companies and enterprises.

Article (14)

Companies, enterprises, and Governmental authorities at the Airport shall be responsible for the cleanliness of the premises and areas used by them, its regular maintenance, and not causing any damage to them. These entities may not effect alteration or modification on these premises and areas without the prior approval of the Directorate General of Civil Aviation thereon, and with must be pursuant to a proposal from the Airport Director.

Chapter (3)
Employees And Workers

Article (15)

The employees and workers of the companies and enterprises at the Airport are forbidden from sitting in the waiting rooms designated for the passengers.

Article (16)

The porters and labors operating at the air-transport companies are forbidden from gathering in the public hall and behind reservation counters, and they are not

وراء مكاتب الحجز «الكونترات» ولا يسمح لهم بالدخول إلى تلك القاعة إلا لترحيل طائرات الشركة التي يعملون فيها .

مادة (١٧)

يمنع الحمالون لدى شركات النقل الجوي من استعمال المداخل والمخارج المخصصة للمسافرين إلا في الحالات الضرورية .

مادة (١٨)

على موظفي الهيئات الحكومية ومستخدمي وعمال شركات النقل الجوي والمؤسسات الأخرى ان يرتدوا الزي الرسمي الذي يحدده نظام تلك الهيئات والشركات والمؤسسات، ولا يسمح لأي منهم دخول المناطق المحرمة بدونها .

مادة (١٩)

على الحمالين العاملين لدى شركات النقل الجوي والعمال لدى المستثمرين من يحملوا أرقاما خاصة .

مادة (٢٠)

يخضع المستخدمون والعمال التابعون لشركات النقل الجوي والمؤسسات الاخرى لفحص طبي مرة في السنة على الاقل، وعلى الشركة ان ترسل نسخة من هذا التقرير الطبي إلى إدارة المطار، وفي حالة عدم تقديم هذا التقرير لا تجدد لهم بطاقات دخول المطار .

الفصل الرابع
الطائرات

مادة (٢١)

يمنع اقلاع وهبوط الطائرات في الظروف الطارئة التي من شأنها تعريض حياة الاشخاص والمنشآت للخطر بناء على التعليمات الصادرة من الإدارة العامة للطيران المدني .

permitted into this hall except for the departure of the aircraft of the company they are working for.

Article (17)

The porters of the air-transport companies are forbidden from using the entrances and exits of the passengers, except in cases of emergency.

Article (18)

The staff of the Government authorities and the employees and workers of the air-transport companies as well as the other enterprises must wear the uniform determined by the codes of such authorities, companies, and enterprises. None of these persons shall be allowed to enter the restricted areas without such uniform.

Article (19)

The porters of the air-transport companies and also the workers of the investors must carry special numbers.

Article (20)

The porters and workers of the air-transport companies and the other enterprises must undergo a medical check-up at lease once a year and the company must forward copy of the medical report to the Airport Administration. In case of failure to submit such report, their pass cards into airport shall not be renewed.

Chapter (4)
Aircraft

Article (21)

The aircraft shall not take-off or land in emergencies that may endanger the lives of passengers and buildings according to the instructions of the Directorate General of Civil Aviation.

Article (22)

The aircraft cockpit crew are forbidden from assuming their job duties onboard the aircraft while being under the influence of alcoholic drinks or drugs.

Article (23)

The control tower shall, in all cases, determine the location of the aircraft on the parking spaces, and no aircraft is allowed to move from the airport without the permission of the tower, provided that such aircraft must stay in constant contact with the tower through radio devices or light signs in case of devices breakdown.

Article (24)

No aircraft shall land in the Airport or take-off from it unless it has a temporary or permanent permit from the Directorate General of Civil Aviation, except in cases of emergency.

Article (25)

The captains of the aircraft landing in Kuwait International Airport or taking-off from it, either in case of IFR or VER, shall abide by the instructions provided in Kuwait Aviation Manual "AIR" issued by the Directorate General of Civil Aviation (Navigation Division).

Article (26)

The aircraft equipped with skid pan are forbidden from landing in the Airport or taking-off from it without prior devices, except in cases of emergency.

Article (27)

The jet aircraft are forbidden from proceeding to the landing areas, approach lanes, spaces, or any other location in the Airport if the combustion gas released from their engines is harmful to the persons or

مادة (٢٢)

يحظر على طاقم الطائرة استلام مهام وظائفهم على متنها وهم تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات .

مادة (٢٣)

يحدد برج المراقبة موقف الطائرات على ساحات الوقوف في جميع الحالات ويحظر على أي طائرة التحرك من المطار دون الموافقة المعطاة لها من البرج على أن تكون على اتصال مستمر مع البرج بواسطة الأجهزة اللاسلكية أو الاشارات الضوئية في حالة تعطل الاجهزة .

مادة (٢٤)

لا يجوز لأي طائرة ان تهبط في المطار او ان تقلع ما لم تكن حاصلة على تصريح من الإدارة العامة للطيران المدني مؤقتا أو دائما استثناء الحالات الاضطرارية .

مادة (٢٥)

على قائدي الطائرات الهابطة في مطار الكويت الدولي او المقلعة سواء في حالات الطيران الآلي او الطيران المرئي IFR or VER أن يتقيدوا بالتعليمات الواردة في دليل طيران الكويت AIR الصادر من الإدارة العامة للطيران المدني (قسم الملاحة) .

مادة (٢٦)

يحظر هبوط واقلاع الطائرات المجهزة بزلاقة في المطار دون أجهزة سابقة باستثناء الحالات الاضطرارية .

مادة (٢٧)

يحظر تدرج الطائرات النفاثة على مناطق الهبوط والممرات او الساحات أو أي قسم آخر من المطار إذا كان غاز الاحتراق الصادر عن

مـحـركـاتـهـا تسـبب اضـرارا لـلاشـخـاص أو المنشـآت، وفي هذه الحـالات يجب إيقـاف المحركات وقطر الطائرة إلى المكان المقصود.

مادة (٢٨)

يحظر إدارة مـحـركـات الطائرات بقـصـد التجربة او التسخين إلا في الاماكن المخصصة لذلك من برج المراقبة.

مادة (٢٩)

يحظر على الطائرات ارتيـاد مناطق المطار المميزة بالعلامات الدولية لعدم الاستعمال.

مادة (٣٠)

على الطائرات التي تهـبط في المطار ان تترك المدرج حالا بعد الهبوط وان تتوجه إلى ساحة الوقـوف المخـصـصة لـهـا وفـقـا لـتـعـلـيـمـات برج المراقبة.

مادة (٣١)

يحظر إيقـاف الطائرات في مناطق الهـبـوط والممرات باستثناء الحالات الاضطرارية.

مادة (٣٢)

عند إيقاف الطائرات في الاماكن المخصصة لها يتوجب تثبيتها على الارض عند الاقتضاء او شـد فـراملهـا ووضع سنادات امـام العـجـلات مـزودة بـجنازير او حـبـال ليـسـهل سـحب هذه السنادات من مسافة بعيدة تفاديا لوقوع أي خطر على العمال.

مادة (٣٣)

يحظر إدارة مـحـركـات الطائرات مـالـم يكن حائزا على الترخيص الذي يخول لذلك.

مادة (٣٤)

يحظر على أي شـخص إدارة مـحـركـات الطائرات ما لم يكن حائزاً على الترخيص الذي يخوله ذلك.

the facilities. In such case, the engines must be stopped and the aircraft must be towed to the intended place.

Article (28)

The aircraft engines may not be started for the purpose of testing or warming up unless in the areas designated for such purpose by the control tower.

Article (29)

Aircrafts are forbidden from accessing to the Airport locations marked with the international signs indicating No-Use.

Article (30)

The aircraft landing in the Airport must leave the runway immediately after landing, and must taxi to the parking space designated for it according to the instructions of the control tower.

Article (31)

It is forbidden for the aircraft to park in the landing areas and runways, except in cases of emergency.

Article (32)

After parking the aircraft in the spaces designated for them, they must be fixed to the ground if necessary or have its brakes engaged, and place stakes in front of the wheels with chains or ropes to pull such stakes from a distanced place to avoid any risk to the workers.

Article (33)

It is forbidden to start the aircraft engine unless the person doing so is holding a license granting him such authority.

Article (34)

It is forbidden for any person to start the aircraft engines unless he holds the license authorizing him to do so.

Article (35)

The two-blade propellers of the perching aircraft must be on horizontal position in relation to the ground.

Article (36)

The period determined for parking the aircraft in the public aprons is:

1- Half an hour if there are no passengers or load on board.

2- An hour if there are passengers or load on board.

Any surpassing to this period entails that the captain of the aircraft or his representative must obtain prior license from the Air-Navigation Division, and in exceptional cases it may be issued by the Airport Director.

Article (37)

The aircraft taxiing at night or perching in public aprons must switch on their legal lights.

Article (38)

There must be red lights around the aircraft fixed at night outside the hangars to avoid collision.

Article (39)

The speed of the aircraft taxiing in the Airport must not exceed 20 miles per hour.

Article (40)

The aircraft must have the absolute "right of way" and freedom to taxi on the airport runways, lanes, spaces.

Article (41)

All the air-transport companies must take the procedures necessary to prevent the spill of oils and fluids from the aircraft on the ground.

مادة (٣٥)

يتـــوجب أن تكون المراوح ذات النصلتين للطائرات الجاثمة بوضعية أفقية بالنسبة للارض .

مادة (٣٦)

ان المدة المحددة لوقوف الطائرات في المواقف العامة هي :

١ – نصف ساعة إذا لم يكن عليها مسافرون أو حمولة .

٢ – ساعة إذا كان عليها مسافرون أو حمولة .

وكل تجاوز لهذه المدة يتطلب من ربان الطائرة أو من ينوب عنه الحصول مسبقا على ترخيص من قسم الملاحة الجوية وبالحالات الاستثنائية يصدره مدير المطار .

مادة (٣٧)

على الطائرات المتدرجة ليلا أو الجاثمة على المواقف العـــامـــة أن تكون أنوارها القـــانونيـــة مضاءة .

مادة (٣٨)

يتوجب وضع أنوار حمراء حول الطائرات التي تبيت ليلا خارج الحظائر لتلافي الاصطدام .

مادة (٣٩)

يجب أن لا تتعدى سرعة الطائرة المتدرجة على أرض المطار (٢٠) ميلا في الساعة .

مادة (٤٠)

تعطى الطائرات أفضلية السير المطلقة وحرية المرور على مدارج وممرات وساحات المطار .

مادة (٤١)

على جميع شركات النقل الجوي اتخاذ التدابير اللازمة لمنع انسكاب الزيوت والسوائل على الارض من الطائرات .

مادة (٤٢)

على مالكي الطائرات بعد وقوعه حادث وعند انتهاء التحقيق نقل حطام طائراتهم إلى خارج المطار وفي حال تمنعهم عن ذلك تتولى إدارة المطار نقلها على نفقة المالك ومسئوليته .

مادة (٤٣)

تمنع الطائرات من الاقلاع في حالة حدوث مخالفة لقانون الطيران الكويتي ولأنظمة الملاحة الجوية الكويتية والدولية وفي حالة تأكد احدى الهيئات الحكومية العاملة في المطار من حدوث مخالفة للأنظمة والقوانين الخاصة بها تستلزم إيقاف الطائرة عن طيرانها ، فعليها أن تتقدم بطلب خطي على مسؤليتها بالمعني إلى إدارة المطار وأن تشعرها خطيا فور زوال سبب التوقف .

مادة (٤٤)

على شركات النقل الجوي وضع حاجز من السلاسل أمام السلالم المعدة لصعود المسافرين إلى الطائرات أو النزول منها وذلك لتفادي اقترابهم من المحركات والمراوح .

مادة (٤٥)

يحظر وضع السلالم والمعدات حول حظائر الطائرات مالم يكن هناك حاجة إليها .

مادة (٤٦)

يحظر على أصحاب الطائرات الخاصة والتابعة للنوادي أو المعاهد استعمال المطار دون ترخيص من الإدارة العامة للطيران المدني كما يحظر عليهم نقل المسافرين أو البضائع لقاء أجر أو تعويض .

مادة (٤٧)

عندما تقتضي الضرورة تعديل أرقام الطائرات بسبب تغيير مسماها أو جنسيتها يجب على

Article (42)

Following the occurrence of an accident and after concluding the investigation, the aircraft owners must remove the wreckage of their aircraft outside the airport, and if they rejected doing so the then the Airport Administration shall remore same on the expense and responsibility or the owner.

Article (43)

In case of any violation to the Kuwaiti Civil Aviation Law and the Kuwaiti and international air-navigation regulations, the aircraft will be prohibited from taking-off, and in case any governmental authority operating at the Airport verifies the occurrence of any violation to the Regulations and its laws that necessitates suspending the aircraft from flying, such authority shall present a written request, at its own responsibility, to this effect to the Airport Administration and shall notify such administration the moment the cause of suspension is no longer present.

Article (44)

The air-transport companies must put a barrier of chains in front of the stairs designated for the ascending or descending of passengers to/from the aircraft in order to avoid their closeness to the engines or propellers.

Article (45)

The stairs and equipment shall not be placed around the aircraft hangars without any need to such stairs or equipment.

Article (46)

The owners of private aircraft and those belonging to clubs or institutes must not use the Airport without license from the Directorate General of Civil Aviation, nor shall they transfer passengers or cargo for charge or compensation.

Article (47)

When the case necessitates changing the aircraft numbers due to transfer of title or

المالك أو من ينوب عنه اعـلام الإدارة العـامـة للطيران المدني قبل القيام بالتعديل المذكور .

مادة (٤٨)

على مـدير مطار الكويت الدولي منع اقـلاع أي طائرة إذ لـم تسـدد الرسـوم المقـررة باسـتـثناء الشـركـات التي تؤمن خطوطا والتي تكون قـد تقـدمت بكفـالة مـصـرفـيـة إلى الإدارة العـامـة للطيران المدني أو الطائرات العارضة التي يتعهد وكلاؤها خطيا بدفع الرسوم عنها .

الفصل الخامس

الوقاية العامة

مادة (٤٩)

يحظر القيام داخل المطار أو المناطق التابعة له بأي أعـمـال شـأنهـا تـعـريض حـيـاة الاشـخـاص أو المنشآت للخطر .

مادة (٥٠)

يحظر التدخين في سـاحات وقـوف الطائرات وأمـاكن المسـتـودع الخـاصـة بالوقـود أو الحظائر أو في المناطق المميـزة بعـلامـات منع التـدخين على مسافة ٢٥ مترا منها .

مادة (٥١)

يحظر اسـتـعـمـال النيـران من أي نوع وفي أي مكـان من المطار ولأية أغـــراض كـــانت دون ترخيص خاص من إدارة المطار .

مادة (٥٢)

يحظر خـزن المفـتـجرات من أي نوع كـانت أو أية مواد أخرى سريعة الاشتعال أو غاز مضغوط أو حـيـازتـهـا في مكان من المطار دون ترخـيص خـاص من إدارة المطار وعـلى المسـئـول تطبـيق جميع الشروط المدونة في الترخيص المشار إليه.

nationality, the owner or his representative must notify the Directorate General of Civil Aviation before effecting such change.

Article (48)

The Director of Kuwait International Airport must prevent the take-off of any aircraft not paying the agreed duties, except for the companies that provide routes and had submitted bank guarantees to the Directorate General of Civil Aviation or the casual flights whose agents undertake to in writing to pay the duties thereof.

Chapter (5)

General Protection

Article (49)

It is forbidden to carry out any works inside the Airport or at the areas belonging to it which may endanger the lives of the persons or the facilities.

Article (50)

It is forbidden to smoke in the aircraft parking spaces, the area for storing fuel, the hangars, or in the areas marked with No-Smoking signs, and must maintain a distance of 25 meters from these areas.

Article (51)

It is forbidden to use fire of any type in any place at the Airport and for any purpose whatsoever without a special permit from the Airport Administration.

Article (52)

It is forbidden to store explosives of any type or any other inflammable materials or pressured gas, or to possess these items anywhere in the airport without special license from the Airport Administration, and the officer in charge must implement all the conditions stated in the said license.

Article (53)

The operators of the warehouses and facilities at the Airport must be equipped with fire extinguishers, in accordance with the instructions of the Airport Administration and the Fire Fighting Department.

Article (54)

The operators of the hangars or warehouses at the Airport must be equipped with a cabinet containing the first aid supplies, which must be painted in white and fixed on a visible place together with the phrase "First Aid" to be written on it in red color and in both Arabic and English languages.

Chapter (6)
Fire Prevention In The Airport

Article (55)

Any person discovers or witnesses a fire in any place in the Airport must follow the following instructions:

- Contact the fire-fighting squad in the Airport by any means as quickly as possible.
- Try to extinguish the fire by the nearest fire extinguisher.
- Request help if the fire-fighting equipment is not available close by. Such person shall present a written detailed report on the accident signed thereby to the Airport Administration as quickly as possible.

Article (56)

a - It is absolutely forbidden to load or unload any petrol from the aircraft inside the hangars and near the facilities. Such processes shall only be executed at distance of more than (25) meters from hangars and facilities.

b - The remains of the petrol may be

مادة (٥٣)

على الذين يشغلون مخازن، ومنشآت في المطار أن يزودوا بأجهزة أطفاء ضد الحريق وفقا لتعليمات إدارة المطار وقسم الأطفاء.

مادة (٥٤)

على الذين يشغلون حظائر ومستودعات في المطار أن يجهزوها بخزانة تحتوي على اسعافات أولية ومدهونة بلون أبيض تعلق به ظاهر ويكتب عليها عبارة «أسعافات أولية» باللون الأحمر وباللغتين العربية والأجنبية.

الفصل السادس
الوقاية من الحريق في المطار

مادة (٥٥)

على أي شخص يكتشف أويشاهد حريقا في أي مكان في المطار تنفيذ التعليمات التالية: –

– أن يتصل بفرقة الأطفاء في المطار بأي وسيلة كانت وبأقصى سرعة.

– أن يحاول اخماد الحريق بواسطة اقرب أنبوب اطفاء.

– أن ينادي بطلب المساعدة إذا لم تكن آلات الاطفاء متوفرة بقرب منه وعليه ايضا في أقرب وقت بعد الحادث أن يتقدم إلى إدارة المطار ويقدم تقريرا كتابيا مفصلا عن الحادث موقعا عليه من قبله.

مادة (٥٦)

أ – يمنع منعا باتا تعبئة الطائرات بالمحروقات أو تفريغها منها داخل الحظائر وقرب المنشآت ولا يجوز اجراء هاتين العمليتين إلا على مسافة تزيد عن (٢٥) مترا من الحظائر والمنشآت.

ب – يسمح بتفريغ بقايا المحروقات من

الطائرات داخل الحظائر شرط تأمين حراسها من قبل أحد مستخدمي الشركة وتزويده بمطافئ الغاز الكربوني أو الرغوة لاستعمالها عند الحاجة على أن تكون الطائرة والوعاء الذي تفرغ منه المحروقات خلال مدة التفريغ مربوطين ببعضهما البعض بشكل محكم بأسلاك وأن يوصلا بالارض بواسطة سلك معدني (EARTHING WIRE) وفي حالة تدفق المحروقات على الأرض يجب تنظيفها بسرعة باستعمال الرمل أو نشارة الخشب ونقل هذا الرمل أو النشارة إلى خارج الحظيرة ووضعها في مكان آخر كما وأنه يجب عند الانتهاء من عملية التفريغ نقل الوعاء على الفور إلى خارج الحظيرة.

جـ – على الشركة أو المؤسسة المسؤولة أن تتخذ الاجراءات اللازمة لعدم تساقط المحروقات أوالمواد القابلة للالتهاب من الخزانات والمواسير أو النفايات أو الكربوراتور أو ما شابهها من التجهيزات والعمل على الطائرات داخل الحظائر.

د – تجرى تعبئة الآليات ومختلف القاطرات الخاصة بخدمة الطائرات والمجهزة بمحركات مسيرة بالوقود السائل من الخزانات المصرح بها على مسافة لا تقل عن ١٥ مترا من أي مدخل كان في الحظائر شرط أن تكون للتجهيزات المعتمدة لهذه الغاية شروط الوقاية المفروضة.

مادة (٥٧)

يمنع ادخال الطائرات واخراجها أو تحركاتها داخل الحظائر إلا بواسطة قاطرات مستوفية الشروط الفنية الخاصة لذلك ويجب ايقاف محركات الطائرات عند ادخالها إلى الحظيرة على مسافة لا تقل (١٥) مترا من مدخلها، ويمنع

unloaded from the aircraft inside the hangars provided that one of the company employees shall stand guard thereof and shall be equipped with the carboniferous gas or foam to be used in necessary cases provided that the aircraft and the container from which the petrol is unloaded during the unloading period shall be tightly linked together and are earthed by an earth-wire. In case of the flow of the petrol on earth, such petrol must be quickly cleaned using sand or sawdust. The stand or sawdust must be carried outside the hangars and placed in another area. The container must be immediately removed outside the hangars upon the termination of the unloading process.

c - The company or the responsible corporation shall take the procedures necessary to avoid the drop of petrol or flammable materials from tanks, pipes, wastes, Carburetor, or similar sources and shall perform work on aircraft inside the hangars.

d - The filling up process of machinery and different locomotives that serve the aircraft which are equipped with liquid fuel-fired engines from the approved tanks shall be performed at not less than (15) meters from any hangar entrance provided that the facilities approved for such purpose shall meet the imposed prevention conditions.

Article (57)

It is forbidden for the aircraft to be brought in, taken out, or be moved inside the hangars unless be using towing locomotives which meet the technical conditions for that. Moreover, when bringing the aircraft into the hangar, it must ensured that the aircraft engines are

منعا باتا إدارة المحركات داخل الحظائر إلا إذا كان ذلك بواسطة المولدات الكهربائية وفي أثناء صيانتها فقط .

مادة (٥٨)

على برج المراقبة في حال اضطرار أي طائرة إلى اطلاق أسهم نارية أن يحذر هذه الطائرة ويرشدها لكي تتجنب سقوط هذه الاسهم على منشآت المطار لتفادي احداث حريق فيها .

checked from a distance not less than (15) meters from the hangers' entrance. It is absolutely forbidden to start the engines inside the hangars except through electrical generators and only for the purpose of maintenance only.

Article (58)

In case any aircraft is obligated to fire flares, the control tower must warn and guide such aircraft so as not to drop such flares on the Airport facilities to avoid causing fire therein.

الفصل السابع

قواعد تعبئة الطائرات بالوقود

مادة (٥٩)

على شركات الوقود طبع التعليمات الخاصة بتعبئة الطائرات بالوقود وتوزيعها على شركات الطيران كما يجب لصق هذه التعليمات على لوحة خاصة كي يتسنى الرجوع إليها عند الحاجة ويتوجب قراءة وشرح التعليمات المشار إليها اعلاه للمستخدمين الجدد قبل تكليفهم بأعمال التعبئة .

مادة (٦٠)

يقصد بعبارة «محروقات الطائرات» جميع أنواع الوقود والزيوت التي يمكن استعمالها للطائرات وأن التدابير الوقائية الواجب اتباعها أثناء التعبئة للطائرات النفاثة بالمحروقات لا تختلف عن تلك التي تتعلق بالطائرات الأخرى ويجب تطبيق هذه التعليمات في جميع الحالات .

مادة (٦١)

تجري أعمال التعبئة عادة في الهواء الطلق على بعد لا يقل عن ١٥ مترا من الأبنية المأهولة وفي الاماكن المعنية من قبل إدارة المطار .

مادة (٦٢)

يقصد بأعمال التعبئة تموين الطائرات

Chapter (7)

The Rules of Fueling The Aircraft

Article (59)

The fuel companies must print the instructions concerning fueling the aircraft and distribute such instructions to the airlines companies. Moreover, such instructions must be posted on a special signboard in order to refer to them when necessary. Besides, the said instructions must be read and explained to the new employees before commissioning them to perform the fueling function.

Article (60)

"Aircraft petrol" means all types of fuel and oils that can be used for the aircraft. The preventive procedures applicable during fueling jet aircraft are not different from the procedures of other aircraft. Such instructions shall be applicable in all cases.

Article (61)

Fueling works are usually carried out in the open-air and distanced by at least 15 meters from the inhabited buildings, and must be at certain places designated by the Airport Administration.

Article (62)

Fueling aircraft with petrol or unloading

thereof, unloading tanks, transferring fuel from one tank to another and the experiments concerning the liquidating of petrol.

Article (63)

The loading area shall be specified during the loading works by a circle of a (15) meter radius around the source of fuel, aircraft's tank opening, and aircraft's equipment.

Article (64)

The fuel distribution companies shall verify before and during any fueling works that the taxiing of the other aircraft does not represent any danger to such works. They shall note that the speed of the air bursting from the aircraft' propellers and jet plane engines differs according to the type of such aircraft and how it is moving. In jet aircraft taxiing in full engine power, said speed reaches (80) Kilometers per hour, and the temperature of the gases bursting there from reaches 37 degree Celsius at 10 meters from the engine stern. Although such temperature does not result in fire, the power of burst of the gases may endanger other aircraft, persons, and equipment.

Article (65)

The fuel loading tanks must be under constant supervision and shall be parked in such a manner that facilitates the removal thereof away from the aircraft in emergencies. Such tankers shall not be placed under the aircraft or in any other place where dropping of petrol thereon is feared.

Article (66)

The fuel distribution companies shall

بالمحروقات أو تفريغها منها وتفريغ الخزانات ونقل الوقود من صهريج إلى آخر والتجارب الخاصة باسالة المحروقات .

مادة (٦٣)

تحدد منطقة التعبئة أثناء اعمال التعبئة بدائرة نصف قطرها (١٥) مترا حول مصدر الوقود وفتحه خزان الطائرة ومعدات الطائرات .

مادة (٦٤)

على شركات توزيع الوقود أن تتأكد قبل الشروع في أعمال التعبئة وأثنائها من أن سير الطائرات الاخرى لا يشكل أي خطر على هذه الأعمال وعليها أن تلاحظ أن سرعة الهواء المندفع من مراوح الطائرات ومحركات الطائرات النفاثة تختلف تبعا لنوع هذه الطائرة وكيفية سيرها وتبلغ هذه السرعة للطائرات النفاثة عند سيرها بكامل قوى محركاتها حوالي (٨٠) كيلو مترا في الساعة كما أن حرارة الغازات المندفعة منها تقدر بسبعة وثلاثين درجة مئوية على بعد عشرة أمتار من مؤخرة المحرك، ومع أن هذا الحرارة لا تؤدي إلى نشوب حريق فان قوة اندفاع الغازات قد تعرض باقي الطائرات أو الاشخاص والمعدات للخطر .

مادة (٦٥)

يجب وضع صهاريج تعبئة الوقود تحت المراقبة الدائمة وإيقافها بشكل يسهل معه ابعادها من الطائرات في الحالات في الخطرة ويمنع ايقافها تحت الطائرات في أي مكان آخر يخشى انسكاب المحروقات عليه .

مادة (٦٦)

على شركات توزيع الوقود وضع لافتات في

ساحة الوقود أثناء التعبئة للإشارة إلى أن الطائرات هي قيد التموين بالمحروقات وإلى أن التدخين محظور بتاتا .

مادة (٦٧)

يجب أن تكون المعدات المستعملة خلال أعمال التعبئة من مواد معنية كالنحاس والالمومنيوم والبرنز ما عدا الحديد .

مادة (٦٨)

يجب ربط الطائرات ومصدر التعبئة أو الصهاريج التي تؤخذ منها المحروقات وكذلك الخراطيم أو أية تجهيزات مماثلة ببعضها البعض بواسطة اسلاك معدنية لتأمين وصلها من الجهة الكهربائية ويجب وصل هذه الاسلاك وفقا للترتيب التالي قبل التعبئة : –

١ – وصل الطائرة بالارض .

٢ – وصل الصهريج بالأرض إلا إذا كانت الاطارات من النوع الذي لا يحول دون مرور المجرى الكهربائي .

٣ – وصل الطائرة بشكل محكم إلى الصهريج أو الخزان أو مصدر المحروقات بواسطة سلك معدني مثبت إلى النقاط المعينة في الطائرة بالكابلات أو بالمصدر الخاص بذلك .

٤ – وصل نهاية الخراطيم المعدنية بخزان وجناح الطائرة في النقاط المعينة لهذه الغاية قبل فتح غطاء الخزان .

مادة (٦٩)

يحظر جر الخراطيم وباقي التجهيزات على مساحات صلبة أو القائها عليها ضمن منطقة التعبئة منعا من تصاعد الشرارات التي قد تنتج من جراء الاحتكاك .

place signs in the fuel areas during fueling to indicate that the aircraft are being supplied with fuel and that smoking is absolutely forbidden.

Article (67)

The equipment used in the fueling works shall be made of metal materials such as copper, aluminum and bronze but not iron.

Article (68)

The aircraft and fueling source or tanks from which the petrol is taken in addition to the hoses or any similar installations shall be connected with each other by metal wires in order to insure the electric connection thereof. Such wires shall be connected according to the following order before fueling:

1- The aircraft is connected to the ground.
2- The tank is connected to the ground unless the type of frames does not prevent the conduction of electronic current.
3- The aircraft is carefully connected to the tank, reservoir, or petrol source through a metal wire fixed to certain points in the aircraft by cables or related source.
4- The end of the metal hoses is connected to the aircraft tank and wing at the points dedicated for such purpose before opening the cover of the tank.

Article (69)

The hoses and other installations shall not be pulled on solid areas or thrown on the fueling area to avoid the sparks resulting from the friction.

Article (70)

The fueling workers shall continually hold the end of hoses from the beginning to the end of the process of fueling the aircraft.

Article (71)

The fueling workers shall not hold lighters, matchboxes or any iron made kit. Smoking shall be absolutely forbidden in the fueling area.

Article (72)

Equipment operated by electrical power or regular petrol shall not be used in the fueling area if not especially designed for such purpose.

Article (73)

The fueling workers shall not wear any shoes with soles made of iron or any other metals.

Article (74)

It is forbidden to start the aircraft engines during fueling and the electric current shall be disconnected there from. It is also forbidden to test the electric, radio and radar devices, nor turn on the petrol-operated heaters.

Article (75)

It is forbidden to carry out any work using any of the aircraft iron machines or tools while near the tanks during the fueling process.

Article (76)

The passengers may stay on board during the fueling process provided:

1- The internal lightings of the aircraft shall be on before the fueling process and continues to be on till the termination thereof.

مادة (٧٠)

على عمال التعبئة أن يمسكوا بنهاية الخراطيم بصورة مستمرة طوال المدة التي تستغرقها عملية امداد الطائرة بالمحروقات وحتى تمام انتهائها .

مادة (٧١)

يحظر على عمال التعبئة حمل القداحات أو علب الكبريت أو أية عدة مصنوعة من الحديد كما يمنع التدخين منعا باتا في مناطق التعبئة .

مادة (٧٢)

يحظر استعمال المعدات المسيرة بالقوة الكهربائية أو المحروقات العادية ضمن التعبئة إذا لم تكن مصنوعة خصيصا لهذه الغاية .

مادة (٧٣)

يمنع عمال التعبئة من لبس الاحذية التي توجد في نعلها حديد أو معادن أخرى .

مادة (٧٤)

يحظر إدارة المحركات للطائرة أثناء التعبئة ويجب أن يكون التيار الكهربائي مقطوعا عنها ، كما يمنع تجربة الاجهزة الكهربائية واللاسلكية والرادار وتشغيل أجهزة التدفئة التي تعمل بواسطة المحروقات .

مادة (٧٥)

يحظر القيام بأي عمل بواسطة آلات أو ادوات حديدية الطائرات بالقرب من الخزانات اثناء أعمال التعبئة .

مادة (٧٦)

يمكن السماح للمسافرين بالبقاء على متن الطائرة أثناء التعبئة بشرط مراعاة تنفيذ ما يلي : -

١ - اضاءة داخل الطائرة قبل عملية التعبئة واستمرار الاضاءة حتى نهايتها .

٢ – تأمين حراسة على مدخل الطائرة الرئيسي من قبل أحد المستخدمين بالشركة كما يجب أن يكون هذا المدخل والممر المؤدي إليه خاليا من كل ما يعيق المسافرين وأن يكون السلم مثبتا في مكانه

٣ – أن يبلغ المستخدم المشار إليه أثناء أعمال التعبئة بجميع الحالات التي يمكن أن ينتج عنها خطر ما وعلى الآخر ان شعر بتسرب بخار المحروقات داخل الطائرة .

٤ – ان تعلم الشركة المسافرين ببدء اعمال التعبئة والتنبيه التدخين أو استعمال المفاتيح الكهربائية أو علب الكبريت والقداحات .

٥ – أن لا يسمح للمسافرين الذين يكونوا قد غادروا الطائرة لمكان بعيد عن منطقة التعبئة بالعودة إليها أثناء تموينها .

٦ – يجرى وضع وتثبيت سلم خاص على باب مقصورة الطائرة لتسهيل الصعود إلى مكان القيادة بسرعة .

٧ – أن تبلغ الشركة فرقة الاطفاء وجود مسافرين على الطائرة المنوي تعبئتها لتأمين الوقاية اللازمة ضمن التعبئة .

مادة (٧٧)

يجب وضع مطفأتين على الأقل في منطقة التعبئة من فئة كيلو غرامات من ثاني أكسيد الكربون أو من البودرة أو من خلال جميع مراحل التعبئة، ويقتضي تدريب العمال في مختلف الشركات على كيفية استعمالها أو على طريقة الاتصال بفرقة الاطفاء .

مادة (٧٨)

في حالة نشوب حريق في فتحة احد الخزانات

2- The main entry of the aircraft shall be guarded by one of the company's employees. Such entry and the passage leading thereto shall be free of any obstacles confronting the passengers and the stair shall be in place.

3- Said employee shall report during the fueling process any case that may lead to a hazard and if he felt the leakage of petrol fume inside the aircraft.

4- The Company shall inform the passengers at the beginning of the fueling works and warn them against smoking or use of any electrical switches or matchboxes and lighters.

5- The passengers who left the aircraft to a remote place from the fueling area shall not return thereto during fueling.

6- A special stairs shall be placed and fixed on the aircraft cabin to facilitate the quick ascent to the cockpit.

7- The Company shall notify the fire-fighting squad of the presence of passengers onboard the aircraft to be fueled in order to provide the protection necessary during fueling.

Article (77)

At least two fire-extinguishers must be placed in the fueling area, which must be of the category of Two kilograms carbon dioxide or powder through all the phases of fueling. The training of workers in various companies shall include how to use such extinguishers and how to contact the fire-fighting squad.

Article (78)

In case of any fire in the opening of any

في الطائرة يقتضي إيقاف اعمال التعبئة فورا وقذف الخرطوم بعيدا كما يجب محاولة اقفال فتحة الخزان بواسطة غطائه أو أية وسيلة اخرى مع امكانية استعمال القبعات لهذا الغرض .

مادة (٧٩)

يجب اتخاذ التدابير اللازمة للحيلولة دون تدفق الوقود من المواسير أو الاوعية أو الخزانات بعد املائها ويحظر إدارة محركات الطائرة قبل تنظيفها من المحروقات التي تكون قد تدفقت عليها .

مادة (٨٠)

يجب تغطية كميات الوقود القليلة التي تتدفق على ساحات الوقوف بالرمل ونقل هذا الرمل إلى مكان أمين .

مادة (٨١)

في حالة تدفق كميات كبيرة من الوقود على الأرض يجب إيقاف أعمال التعبئة فورا واعلام فرقة الاطفاء حالا وبانتظار وصول هذه الفرقة تؤمن الحراسة اللازمة حول كان تدفق الوقود منعا لاقتراب الاشخاص والاليات غير المصرح بها ويجب انزال المسافرين الذين يكونون على متن الطائرة وتوجيههم إلى مكان أمين . ويحظر اقتراب الآليات على اختلاف انواعها إلى مسافة لا تقل عن خمسة عشر مترا من مكان تدفق الوقود .

tanks in the aircraft the fueling process shall be immediately terminated and the hose shall be thrown as far as possible. The tank opening must be closed through the cover thereof or any other means and the hats may be used for such purpose.

Article (79)

The necessary procedures shall be taken to prevent the flow of fuel from pipes, containers, or tanks after loading thereof. The aircraft engines shall not be started before cleaning such engines from the petrol that may have flowed thereon.

Article (80)

Small amounts of fuel flowing on the parking areas shall be covered with sand which shall be carried to a safe place.

Article (81)

In case of the flow of large quantities of fuel on the ground, the fueling works shall be immediately stopped and the fire-fighting squad shall be notified. Till the arrival of the fire-fighting squad, the necessary guards shall be provided around such area of the flow to prevent the persons or uncertified machinery to get closer. The passengers onboard shall descend and be guided to a safe place. The machinery of all kinds shall remain always from the place of flow by not less than fifteen meters.

الفصل الثامن
استعمال السيارات والآليات

مادة (٨٢)

يخضع سير السيارات والاليات داخل المطار وفي المنطقة التابعة له لمراقبة ادارة المطار والتعليمات الصادرة عنها .

مادة (٨٣)

على سائقي السيارات والاليات العاملة ضمن حدود المطار أن يتقيدوا بالتعليمات الموجهة اليهم من قبل إدارة المطار .

مادة (٨٤)

يخضع دخول السيارات إلى ساحة وقوف الطائرات للنظام الخاص بالدخول إلى المنطقة المحرمة وإلى مأذونية خاصة دائمة أو مؤقتة يصدها مدير مطار الكويت الدولي .

مادة (٨٥)

تحدد إدارة المطار خط سير هذه السيارات ومواقفها .

مادة (٨٦)

يحظر اطلاقا اسناد قيادة السيارات والاليات على اختلاف أنوعها في ساحة وقوف الطائرات إلا لحاملي شهادة القيادة الرسمية .

مادة (٨٧)

يحظر أطلاقا على هذه السيارات المرور بين الطائرات الواقفة وعلى الاخص في حالة نزول المسافرين من الطائرات او صعودهم إليها وعند تفريغ البضائع أو تحميلها أو مدة عمليات التعبئة بالوقود .

مادة (٨٨)

يحظر على السيارات اطلاقا الدخول إلى الممرات أو مدرج الطائرات إلا في حالة

Chapter (8)
Use of Vehicle And Machinery

Article (82)

The movement of vehicle and machinery inside the Airport and the affiliated area thereof shall be subject to the control of the Airport Administration and the instructions thereof.

Article (83)

The drivers of the vehicles and machinery working in the Airport shall abide by the instructions of the Airport Administration.

Article (84)

The entry of vehicles to the aircraft aprons shall be subject to the Regulations of entering the restricted area and to a special, permanent or temporary permission of the Director of Kuwait International Airport.

Article (85)

The Airport administration shall determine the routes and parking lot of such vehicles.

Article (86)

The vehicles and machinery of all kinds in aircraft aprons shall only be driven by a holder of the official driver's license.

Article (87)

It is absolutely forbidden to use these vehicles to pass between the parking aircraft especially if the passengers are descending from or ascending to the aircraft and the cargo are being unloaded or loaded or during the fueling process.

Article (88)

It is forbidden for the vehicles to enter the aircraft runways or hangars except for

الطوارئ وبعد اخذ تصريح لها من برج المراقبة الجوية لذلك .

مادة (٨٩)

يحظر اطلاقا على هذه السيارات والاليات اعتراض طريق شاحانات الوقود أو الوقوف أمامها أو خلفها في حالة تزويد الطائرات بالوقود وذلك لسهولة سرعة تحركها في حالات الخطر .

مادة (٩٠)

ان اقصي سرعة يسمح بها لسير السيارات هو (٢٠) كم / الساعة عدا الحالات الاضطرارية .

مادة (٩١)

على الشركات التي تستعمل قاطرات أن تزودها بالإضافة إلى أنوارها القانونية بنور أحمر متقطع للتحذير وذلك أثناء عمليات القطر ليلا .

مادة (٩٢)

على السيارات والاليات المسموح لها بالدخول إلى المدارج والممرات أن ترفع على مقدمتها العلم الدولي ذا اللونين البرتقالي والأسود بقياس (٩٠) ستنتمتر مربع (٣ أقدام) أو ان تكون مدهونة بهذين اللونين وتحصل على الاذن اللازم من برج المراقبة قبل سيرها كما يجب أن تكون مزودة بجهاز لاسلكي للاستقبال والارسال على موجات برج المراقبة وعلى اتصال دائم به .

على جميع السيارات عدم استعمال آلات التنبيه داخل ساحة المطار .

مادة (٩٣)

الشروط الواجب توفرها في السيارات والآليات العاملة في ساحة المطار : –

١ – أن تكون في حالة ميكانيكية جيدة .

٢ – أن تكون مزودة بكافة الانوار القانونية .

emergency and after obtaining permit from the control tower.

Article (89)

It is forbidden for these vehicles and machinery to traverse the fuel trucks or stop in front of them or behind them in case of fueling the aircraft to facilitate the movement thereof in case of danger.

Article (90)

The maximum speed of vehicles shall be 20 kilometers per hour except for emergencies.

Article (91)

The companies using locomotives shall provide such locomotives with flashing red light for warning during nightly towing process apart from the legal lightings thereof.

Article (92)

Vehicles and machinery permitted to enter taxiways and runways shall fly on its front the international flag of orange and black in size 90 cm (3ft.), and they shall be painted in those colors and must obtain the permission of the control tower prior to moving inside said area. They shall also be equipped with a radio for sending and receiving on the control tower frequency and shall remain in contact with the control tower at all times.

All vehicles shall refrain from using the horn inside the airport area.

Article (93)

Conditions to be met by the vehicles and machinery working in the Airport:

1- Must be in good mechanical condition.

2- Provided with all legal lightings.

٣ – أن تكون مزودة بجهاز لمنع التشويش بالنسبة للاجهزة اللاسليكية .

٤ – أن تكون ماسورة العادم مزودة بجهاز منع تسرب الشرر لتفادي وقوع الحريق .

٥ – ان تكون مزودة بشهادة صلاحية استعمالها في ساحة المطار من قبل إدارة المطافئ في المطار وذلك بعد الكشف عليها من قبلهم .

٦ – ان يؤمن على هذه السيارات ضد جميع الاخطار .

٧ – ان تحصل على التصريح اللازم من إدارة مطار الكويت الدولي .

مادة (٩٤)

تخضع السيارات والاليات العاملة في مطار الكويت الدولي للمعاينة مرة كل ستة شهور من قبل إدارة المطافئ وتحت مراقبة إدارة المطار ومن ثم يجدد التصريح المعطى لها ويدون في سجل خاص لهذه الغاية رقم التصريح ورقم السيارة وتاريخ فحصها ونتيجته .

مادة (٩٥)

احكام :

١ – كل السيارات والاليات التي لا تتوفر فيها كافة الشروط السابقة يحظر استخدامها ووقوفها في ساحة المطار ولادارة المطار الحق في سحب التصريح الممنوح لاي سيارة إذا رأت انها قد اخلت بالتعليمات أو حجزها إذا انتقضت احد او بعض الشروط الواجب توفرها فيها .

٢ – كل سائق لا يتقيد بتنفيذ التعليمات المذكورة يحرم من العمل داخل ساحة المطار لفترة تحددها ادارة المطار أو بصورة دائمة حسب درجة المخالفة التي ارتكبها وذلك بعد سحب التصريح الممنوح له لدخول المنطقة المحرمة .

3- Provided with a device to prevent interference with wireless devices.

4- The exhaust pipe shall be provided with a device to prevent the leakage of sparks to avoid any fire.

5- Provided with a certificate of fitness to work in the Airport issued from the fire-fighting administration in the Airport after the examination thereof.

6- Must be insured against all risks.

7- Must obtain the necessary license from Kuwait International Airport Administration.

Article (94)

The vehicles and machinery working in Kuwait International Airport shall be biannually inspected by the fire-fighting administration and under the supervision of the Airport Administration. Therefore, the license thereof shall be renewed and the number of the license and vehicle plates number and date of the vehicle's inspection and the results thereof shall be recorded in a special register

Article (95)

Provisions:

1- All vehicles or machinery not meeting the above-mentioned conditions shall not be used or parked in the Airport area. The Airport administration shall be entitled to revoke the license given to any vehicle in violation of the instructions or seize thereof in case of failure to meet one or some of the conditions.

2- Any driver not abiding by said instructions shall not work inside the Airport for a period determined by the Airport Administration or permanently according to the degree of the driver's violation after revoking his restricted area entry permit.

مادة (٩٦)

المعدات الارضية (سلالم الركاب ومقطورات الشحن وعفش الركاب) وتخزين القاذورات.

١ - لا يحتفظ في ساحة المطار إلا بالمعدات الارضية اللازمة فعلا للاستخدام من قبل الشركات.

٢ - تخصص إدارة المطار لكل شركة مكانا لتجميع معداتها الارضية على ان تقوم كل شركة بترقيم كل قطعة من هذه المعدات وتزويد. إدارة المطار بيان مفصل عنها.

٣ - يحظر تخزين القاذورات والزجاجات الفارغة ونواتج نظافة الطائرات في ساحة المطار وتقوم كل شركة بترحيل ما يخصها اولا باول خارج الساحة.

٤ - في حالة مخالفة هذه التعليمات تقوم إدارة المطار بإبلاغ بلدية الكويت بترحيل هذه الاشياء على نفقة الشركات المخالفة بعد انقضاء مهلة تحددها إدارة المطار بموجب انذار هذه الشركات.

الفصل التاسع
حواجز مكتبية (الكونترات)

مادة (٩٧)

يقتصر استخدام مكاتب الحجز «الكونترات» في محطة مطار الكويت الدولي على شركات الطيران العاملة او وكلائها بعد الاخذ بعين الاعتبار عدد المسافرين الذاهبين من الكويت إلى الخارج أو نسبة الرحلات التي تؤمنها الطائرات التابعة لهذه الشركات عند الذهاب.

مادة (٩٨)

تقتصر اعمال تصريف امور الطائرات (هاندلنج): -

Article (96)

Ground equipment (passenger stairs, shipping trailers, and passenger luggage) and waste storage.

1- Only ground equipment necessary for the use of companies shall remain in the Airport area.
2- The Airport Administration shall dedicate to each company a place to assemble its ground equipment provided that each company shall mark each part of equipment and provide the Airport Administration with a detailed statement thereof.
3- The waste and vacant bottles in addition to the outcome of aircraft cleaning in the Airport area shall not be stored. Each company shall remove the wastes thereof outside the Airport.
4- In case of any violation to such instructions, the Airport Administration shall notify Kuwait Municipality to remove such waste at the expense of the violating company after the elapse of a period determined by the Airport Administration according to a warning to such companies.

Chapter (9)
Office Barriers (Counters)

Article (97)

The use of the reservation offices in the Kuwait International Airport terminal shall be restricted to the operating airlines or the agents thereof after receiving the percentage of the tours guaranteed by the aircraft thereof during departing.

Article (98)

The aircraft handling shall be restricted to:

١) بشركات الطيران لحسابها الخاص .
٢) بوكلاء الشركات في الكويت لحساب هذه الشركات .
وتقتصر اعمال تصريف امور الطائرات لحساب الغير : –
١) بشركات الطيران الوطنية .
٢) بالمؤسسة او بالمؤسسات المرخص لها القيام بهذه الاعمال من الإدارة العاملة للطيران المدني .

مادة (٩٩)

توفر الادارة العامة للطيران المدني الكونترات والمكاتب لشركات الطيران ووكلاء الشركات التي تكون الطائرات التابعة لها قد نقلت أكثر من (٥٠٠) مسافر وتقوم بخمسين رحلة على الاقل خلال ستة أشهر متتالية .

مادة (١٠٠)

يحق للإدارة العامة للطيران المدني استرداد الكونترات والمكاتب إذا تبين لها ان العدد المبين في المادة السابقة لم يحقق وذلك بعد اعلام المشغل خطيا بمدة خمسة عشر يوما قبل التاريخ المحدد لاخلاء (الكونتر) .

مادة (١٠١)

توزع الكونترات والمكاتب الشاغرة بموافقة مدير عام الطيران المدني وفقا للحاجة وبشكل يمنع معه ازدحام المسافرين في محطة مطار الكويت الدولي وتأخير اقلاع الطائرات في المواعد المحددة .

مادة (١٠٢)

يحق للإدارة العامة للطيران المدني تخصيص أكثر من (كونتر) واحد لشركات الطيران العاملة في مطار الكويت في حالة توفر عدد الكونترات في المحطة وبعد التثبت من أن العدد المخصص

1- The airline companies on their account.
2- The agents of companies in Kuwait for the account of such companies:

The aircraft handling on behalf of third party shall be restricted to:

1- The national airline companies.
2- The corporation(s) authorized by the Directorate General of Civil Aviation to carry out such works.

Article (99)

The Directorate General of Civil Aviation shall provide the counters and offices to the airline companies and the agents of the companies whose aircraft have transferred more than (500) passengers and that make at least fifty journeys within six successive months.

Article (100)

The Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to retrieve the counters and offices if the Administration recognized that the number provided in the previous article was not fulfilled after notifying the operator in writing fifteen days before the date determined to evacuate the counter.

Article (101)

The vacant counters and offices shall be distributed after the approval of the Director General of Civil Aviation according to need and in a way that prevents the crowd of passengers in Kuwait International Airport terminal and the delay of the aircraft take off.

Article (102)

The Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to dedicate more than one counter to the airlines companies operating in Kuwait Airport in case of the presence of the number of counters in the

لشركة الطيران أو إلى وكيلها لا يكفي لتأمين أعمالها وبالتالي يسبب عرقلة في سير المسافرين داخل قاعة المحطة

مادة (١٠٣)

يجب توحيد شكل ونوع المفروشات والمعدات المستعملة في داخل (الكونترات) والمكاتب التابعة لها .

مادة (١٠٤)

يحق للإدارة العامة للطيران المدني استرداد الكونترات والمكاتب عندما يتبين لها أن الطائرات التي كانت تؤمن أعمالها منه قد انقطعت عن الهبوط في مطار الكويت الدولي مدة شهر كامل وذلك بعد تبليغ المشغل خطياً واعطائه خمسة عشرة يوماً للاخلاء (الكونتر) .

مادة (١٠٥)

يمنع منعا باتا تعليق لوحات فوق (الكونتر) المشغولة تدل على غير اسم شركات الطيران .

مادة (١٠٦)

يقتصر تأجير المكاتب والحظائر في مطار الكويت الدولي على كيان النقل الجوي وشركات الوقود وشركات الصيانة وترميم الطائرات والمصالح الحكومية فقط . أما المساحات الأخرى التي من شأنها أن تؤدي إلى الاستثمار التجاري في مطار الكويت الدولي مثل والبنوك والمؤسسات التجارية الأخرى فإنها تؤجر بمزاد علني عنه الإدارة العامة للطيران المدني .

terminal and after verifying that the number dedicated to the airlines company or the agent thereof is not enough for the works thereof and consequently presenting an obstacle to the passengers in the terminal.

Article (103)

The form and type of furniture and equipment used in the counters and affiliated offices shall be unified.

Article (104)

The Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to retrieve the counters and offices if the Administration recognized that the aircraft that were carrying out their works therefrom have stopped landing in Kuwait International Airport for one month after serving notice to the operator to in writting to valuate the counter with grace period of (15) days.

Article (105)

It is absolutely forbidden to hang posters on top of the occupied counters which show any name other than that of the airlines companies.

Article (106)

Rental of the offices and hangars at Kuwait International Airport shall be restricted to air-carriers, fuel, maintenance and aircraft repair companies, and governmental bodies. As for the other areas that may lead to the commercial investment in Kuwait International Airport such as banks and other commercial corporations, shall be rented in a public auction to be held by the Directorate General of Civil Aviation.

الفصل العاشر
احكام عامة

مادة (١٠٧)

أ – تعتبر إدارة المطار المرجع المختص لتلقي الاستفسارات وطلب تسهيلات من الشركات العاملة في مطار الكويت الدولي فيما يتعلق بالأعمال الرسمية .

ب – تتلقى إدارة المطار الشكاوى المقدمة من الجمهور والشركات والمؤسسات العاملة في مطار الكويت الدولي وتقوم بالتحقيق فيها

ج – ترفع نتائج التحقيق مع التوصيات اللازمة إلى مدير عام الطيران المدني للنظر فيها واتخاذ الاجراءات التي يراها مناسبة بهذا الشأن .

مادة (١٠٨)

كل من يسبب ضرراً أو تخريبا عن غير قصد في منشآت أو أجهزة المطار سواء كان فردا أو شركة يجبر على التعويض وفقا للقوانين النافذة إلا إذا قام بابدال ما يمكن ابداله بعد موافقة الإدارة العامة للطيران المدني وذلك كله دون الاخلال بأي عقوبة تنص عليها القوانين والقرارات واللوائح الكويتية .

مادة (١٠٩)

في حالة مخالفة أي حكم من أحكام هذا النظام يجوز وقف أو سحب تصاريح الدخول إلى المنطقة المحرمة في المطار نهائيا او لمدة محدودة ويكون ذلك بقرار يصدره مدير عام الطيران المدني ما لم يكن وقف او سحب التصريح لمدة لا تتجاوز (١٥) يوما فيجوز ان يكون ذلك بقرار من مدير مطار الكويت الدولي .

Chapter (10)
General Provisions

Article (107)

A- The Airport Administration shall be the only competent source to receive queries and demand the facilities from the companies operating in Kuwait International Airport in respect to formal works.

B- The Airport Administration shall receive the complaints submitted by the Public, and the companies and corporations operating in Kuwait International Airport and investigate such complaints.

C- The results of such investigation, attached thereto the necessary recommendations, shall be presented to the Director General of Civil Aviation to consider and take the procedures he deems suitable in this concern.

Article (108)

Any person non intentionally causing damage or destruction to the buildings and equipment of the Airport, either an individual or entity, shall pay a compensation according to the applicable law except if such person replaced the replaceable things after the approval of the Directorate General of Civil Aviation without prejudice to any penalty provided in the Kuwaiti laws, decrees, and regulations.

Article (109)

In case of any violation to any of the provisions hereof, the entry permit to the restricted area in the Airport may be finally or temporally suspended or revoked upon a resolution by the Directorate General of Civil Aviation. If the suspension or revocation of the permit is for a period not exceeding (15) days, same may be effected upon a resolution by the Director of Kuwait International Airport.

قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٩٥
بشأن المناطق الحرة

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى المرسوم رقم ٣ لسنة ١٩٩٥ بشأن ضريبة الدخل الكويتية والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ باصدار قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٤ في شأن العمل في القطاع الأهلي والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٦٤ في شأن الإستيراد.

وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ١٣ لسنة ١٩٨٠ في شأن الجمارك،

وعلى المرسوم بالقانون رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة والقوانين المعدلة له،

وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه واصدرناه،

مادة (١)

يجوز – بقرار من مجلس الوزراء – إنشاء منطقة تجارة حرة أكثر، ويبين القرار الصادر مواقع تلك المناطق وحدودها.

مادة (٢)

يجوز بقرار من وزير التجارة والصناعة الترخيص في المناطق الحرة بما يأتي:

أ – تخزين وعرض البضائع من أي نوع كانت وأيا كان منشؤها أو مصدرها

ب – إجراء العمليات التي من شأنها تغيير حالة البضائع الموجودة بالمناطق الحرة وتهيئتها تبعا

Law No. (26) of Year 1995
Concerning The Free Zones

Following perusal of:

- The Constitution,
- Decree No. 3 of year 1995 regarding the Kuwaiti Income Tax its amending laws,
- Law No. 15 of year 1960 concerning Issuance of The Commercial Companies Law and its amending laws,
- Law No. 38 of year 1964 regarding Working In The Private Sector and its amending laws,
- Law No. 43 of year 1964 concerning Imports,
- Decree-Law No. 133 of year 1977 regarding the Establishment of Kuwait Ports Authority and its amending laws,
- Law No. 13 of the year 1980 concerning the Customs, and
- Decree-Law No. 68 of the year 1980 regarding the Issuance of The Commerce Law and its amending laws,

The National Assembly has approved the law which text reads as follows, and we have ratified and enacted same,

Article (1)

It is permitted - upon a resolution by the Council of Ministers - to establish more free trade zone. The resolution shall indicate the locations and limits of such zone.

Article (2)

It is permitted upon a resolution by the Minister of Commerce & Industry to grant license at the Free Trade Zones to carry out the following:

A- Storing and displaying products of any type regardless of its place of origin or source.

B- Performing the operations under which the condition of goods available at Free Zones could be altered and arranged

لمقتضيات حركة التبادل التجاري ومتطلبات الأسواق .

ج - مزاولة أي مهنة يحتاج إليها النشاط والخدمات التي يحتاجها العاملون داخل المناطق .

مادة (٣)

يحظر في المناطق الحرة دخول وتخزين وعرض البضائع التالفة أو المحظورة وفي حالة المخالفة تطبق القوانين واللوائح المعمول بها .

مادة (٤)

يجب أن يتضمن الترخيص المشار إليه في المادة (٢) بيان مكان ممارسة النشاط داخل المنطقة الحرة والأغراض التي منح من أجلها ومدة سريانه ومقدار الضمان المالي الذي يؤدية المرخص له .

مادة (٥)

تعفى من الضرائب والرسوم الجمركية :

أ – المشروعات التي تقام بالمناطق الحرة والأرباح التي تحققها من ممارسة نشاطها داخل هذه المناطق .

ب– البضائع التي تستورد للمناطق الحرة أو التي تصدر منها .

ج – الأدوات والمهمات اللازمة للعمل داخل المناطق الحرة أيا كان نوعها .

وذلك كله دون الإخلال بما هو منصوص عليه في هذا القانون .

مادة (٦)

لا تخضع البضائع التي تدخل المناطق الحرة لأي قيد من حيث مدة بقائها إلا في الحالات التي تستدعي اخراجها نتيجة لطبيعتها أو تخلف أصحابها عن تأدية التزاماتهم المالية أو مخالفتهم لأحكام هذا القانون .

كما لا تخضع الواردات للمنطقة والصادرات منها لقيود الاستيراد والتصدير .

according to trade requirements of the trade exchange needed by those operating at the Free Zones.

c- Performing any profession needed by the activity and services needed by the workers within the area.

Article (3)

It is prohibited to enter into the Free Zones, and also prohibited to store and display the damaged or banned goods therein. In the event of violation, the applicable laws and regulations shall be applied.

Article (4)

The license referred to in Article (2) hereof must contain the place of practicing the activity inside the Free Zone as well as the purposes for which the license was granted, the validity period of the license and the amount of financial guarantee to be paid by the licensee.

Article (5)

The following shall be exempted from the taxes and Customs' duties:

A- The projects established in the free zones and the profits realized from the activities practiced in these zones.

B- The products imported to or exported from the free zones.

C- The tools and equipment required for the work inside the free zones regardless of their types.

All without prejudice to the provisions of this law.

Article (6)

Goods entered into Free Zones shall not be subject to any restrictions regarding its duration therein, save in the event of cases necessitating their removal out of the Zones due to their relevant nature or failure of owners to pay their financial obligations, or in case of violating the provisions of this law. Furthermore, neither imports into the Zone nor exports from the Zone shall be subject to import/export restrictions.

مادة (٧)

يكون للموظفين الذين يصدر بتحديدهم قرار من وزير التجارة والصناعة حق دخول المناطق الحرة ومنشآتها وضبط ما يقع من مخالفات لأحكام هذا القانون ولوائحه التنفيذية ولهم أن يستعينوا بأفراد قوة الشرطة .

مادة (٨)

يلتزم المرخص له وفقا لأحكام هذا القانون بالتأمين على المباني والآلات والمعدات ضد جميع الحوادث كما يلتزم بإزالتها على نفقته الخاصة خلال المدة التي تحدد بقرار من وزير التجارة والصناعة اعتبارا من تاريخ انتهاء مدة ترخيصه .

مادة (٩)

يكون دخول المناطق الحرة أو الإقامة فيها وفقا للشروط والأوضاع التي يصدر بها قرار من وزير التجارة والصناعة كما يحدد هذا القرار مقابل إشغال الأماكن التي تودع بها البضائع .

مادة (١٠)

لا يجوز الحجز على الأموال المستثمرة في المناطق الحرة أو مصادرتها أو فرض الحراسة عليها عن غير الطريق القضائي .

مادة (١١)

تتولى وزارة التجارة والصناعة الإشراف على المناطق الحرة، ويجوز لهذه الوزارة أن تسند إدارة المناطق المذكورة إلى الجهات المتخصصة بالقطاع الخاص بعد موافقة مجلس الوزراء وبالشروط التي يقررها .

مادة (١٢)

للجهة المخولة بإدارة المناطق الحرة في سبيل مباشرة أعمالها والقيام بواجباتها وإلتزاماتها

Article (7)

The employees specified in a decision issued by the Minister of Commerce & Industry shall have the right to enter the Free Zones and as well as the entities therein, and to seize any violations committed against the provisions of this law or its Executive Bylaws. They may also seek assistance from the police forces.

Article (8)

The licensee undertakes, pursuant to the provisions of this law, to insure all the buildings, machines and equipment against all incidents, he also undertakes to remove same at his own expenses within the period determined by a Resolution issued by the Minister of Commerce & Industry as of the date of his license period expires.

Article (9)

Entry into or residing at the Free Zones shall according to the terms and situations prescribed in a resolution to be issued by the Minister of Commerce & Industry. Moreover, this resolution shall determine the consideration for occupying the spaces where the goods are stored.

Article (10)

It is forbidden to withhold, confiscate, or subject to receivership the money invested in the Free Zones without a judicial process.

Article (11)

The Ministry of Commerce & Industry shall assume the responsibility of supervising the Free Zones. This Ministry may entrust the management of said Zones to specialized entities from the private sector after obtaining the approval of the Council of Ministers and in accordance with conditions it prescribes.

Article (12)

The party authorized to manage the Free Zones may, for the purpose of performing its assigned functions and carrying out its duties and pertinent obligations, seek the assistance

الإستعانة بكافة الجهات المعنية والمتخصصة في الدولة وعلى هذه الجهات تقديم التسهيلات في الحدود التي يراها مجلس الوزراء .

مادة (١٣)

تسري على المناطق الحرة أحكام القوانين المتعلقة بالحجر الصحي والزراعي وحماية البيئة والمتعلقة بالحماية والوقاية من الآفات والأمراض كما تسري أحكام التشريع الكويتي فيما لم يرد بشأنه نص خاص بها القانون .

مادة (١٤)

يجوز الاتفاق على تسوية المنازعات التي نشأ بين المشروعات المقامة بالمناطق الحرة أو بينها وبين الجهة التي تتولى إدارة تلك المناطق أو غيرها من السلطات والأجهزة الإدارية ذات الصلة بنشاط العمل بالمناطق بطريق التحكم .

وتشكل هيئة التحكيم من عضو عن كل من طرفي النزاع وعضو ثالث مرجح يتفق على اختياره العضوان المذكوران فإذا لم يتفقا على اختياره خلال ثلاثين يوما من تعين آخرهما يتم اختيار العضو المرجح بناء على طلب أي من الطرفين بقرار من وزير التجارة والصناعة .

وتضع هيئة التحكيم قواعد الإجراءات الخاصة بها دون التقيد بقواعد قانون المرافعات المدنية والتجارية إلا ما يتعلق منها بالضمانات والمبادئ الأساسية للتقاضي ، وتصدر قراراتها بأغلبية الأصوات وتكون نهائية وملزمة للطرفين وقابلة للتنفيذ شأنها شأن الأحكام النهائية .

وتحدد الهيئة مصاريف التحكم ومن يتحملها .

of all competent Government authorities of specialization, and such authorities shall provide the facilities within the limits determined by the Council of Ministers.

Article (13)

The Free Zones shall be subject to the provisions of the laws governing Health and Agriculture Quarantine, Environment Protection, including those provisions prescribing safeguarding and protection against plights and epidemic diseases. Moreover, the provisions of the Kuwaiti legislation shall apply to whatever not mentioned specifically in this law.

Article (14)

It is permitted to agree on settling the disputes that arise between the projects established in Free Zones or between such enterprises and the party assuming the management of said Zones or any other authorities and administrative bodies having relation with Free Zones business activities, by means of arbitration.

The Arbitration Panel shall be set up of one arbitrator for each party to the dispute and a third umpire to be elected upon mutual agreement of the said two arbitrators. In the event of disagreement to elect him within a thirty day period from the date of appointing the latter one, the umpire shall be elected at the request of either party, under a resolution from the Minister of Commerce & Industry. The Arbitration Panel shall lay down the rules of its procedure, without abiding by the rules of the Civil and Commercial Procedure Law, save in relation to sureties and basic principles of litigation. It shall pass its verdict by majority vote, which shall be binding to all parties and duly enforceable same as final judgments. The Panel shall fix the relevant arbitration fees and identify the party who shall bear same.

Article (15)

Without prejudice to more severe punishment provided in another law, any person who violates any of the provisions of this law or regulations and resolutions thereof shall be punished by a fine not exceeding Five Thousand Kuwaiti Dinars.

Reconciliation may be made in respect of this offence, and whoever executes the minutes of the same shall after confronting the alleged offender, offer reconciliation and state such a fact on his record. Consequently the alleged offender who is desirous to reconciling shall within five days from the reconciliation offer date pay half of the maximum fine determined for the offence attributed to him up to an amount not exceeding Five Hundred Kuwaiti Dinars. The reconciliation shall result in abatement of the penal action at law including all its effects, but reconciliation may not be made in the event of recidivism.

Article (16)

The Minister of Commerce & Industry shall issue the regulating decisions and executive procedures pertaining to the Free Zones.

Article (17)

All Ministers, each within his jurisdiction, shall implement this law.

Amir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 3rd Safar 1416AH.
Corresponding to: 1st July 1995AD.

مادة (١٥)

مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر، يعاقب كل من يخالف أي حكم من أحكام القانون أو اللوائح والقرارات المنفذة له، بالغرامة التي لا تجاوز خمسة آلاف دينار.

ويجوز الصلح في هذه الجريمة، وعلى محرر المحضر بعد مواجهة المتهم بها، أن يعرض عليه الصلح ويثبت ذلك في محضره وعلى المتهم الذي يرغب في الصلح أن يدفع خلال خمسة أيام من عرض الصلح عليه نصف الحد الأقصى للغرامة المقررة للجريمة المنسوبة إليه ولا يجاوز خمسمائة دينار ويترتب على الصلح انقضاء الدعوى الجزائية بجميع آثارها ولا يجوز الصلح في حالة العود.

مادة (١٦)

يصدر وزير التجارة والصناعة القرارات المنظمة والإجراءات التنفيذية الخاصة بالمناطق الحرة.

مادة (١٧)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في : ٣ صفر ١٤١٦ هـ
الوافق : ١ يوليو ١٩٩٥م

مذكرة إيضاحية لمشروع القانون بشأن المناطق الحرة

أخذت الدول المختلفة في الآونة الأخيرة في الاتجاه نحو انتهاج مسار جديد لتحقيق أهداف التنمية التجارية والصناعية وجذب رأس المال والحد من هجرته وذلك بإنشاء مناطق حرة يكون الهدف منها جعل البلاد مركزا تجاريا وانعاش حركة النقل والملاحة البحرية وتشجيع قيام الصناعات الصغيرة.

وقد رأت دولة الكويت ا ستعادة مركز الصدارة التجاري في المنطقة من خلال زيادة الحجم في تجارتي العبور وإعادة التصدير وجذب رأس المال والحد من هجرته وإيجاد الثقة بوضع الكويت السياسي والاقتصادي على المستوى المحلي والعالمي وذلك بتنظيم إنشاء مناطق تجارية حرة بما يساير الأوضاع التجارية الدولية المتطورة وتحقيقا لهذا الغرض فقد أعد مشروع القانون المرافق بشأن المناطق الحرة.

وقد نص المشروع في المادة (١) منه على جواز انشاء منطقة تجارية حرة أو أكثر وذلك بقرار من مجلس الوزراء على أن يبين هذا القرار مواقع المناطق وحدودها.

وخولت المادة (٢) من المشروع وزير التجارة والصناعة الترخيص في المناطق الحرة بالقيام بعمليات تخزين وعرض البضائع أيا كان نوعها أو منشؤها وإجراء العمليات التي من شأنها تغيير حالة البضائع وتهيئتها تبعا لمقتضيات حركة التبادل التجاري ومتطلبات الأسواق ومزاولة أي مهنة يحتاج إليها النشاط والخدمات التي يحتاجها العاملون داخل المناطق، وقد اكتفى النص بوضع المعايير الرئيسية لتلك الأنشطة دون الدخول في التفاصيل تاركا ذلك للقرارات

Explanatory Memorandum For The Draft-Law Concerning The Free Zones

The various countries began recently to take a new approach towards the achievement of the commercial and industrial development objectives, attraction of capital and limiting the investment of such capital in foreign countries. They achieved this goal by creating free zones aiming at transforming these countries into commercial hubs, refreshing the maritime transportation and navigation movement and encouraging the small enterprises. Hence, the State of Kuwait decided to recover its financial position in the region by increasing the volume of transit trade, re-export of goods, attracting the capital reduce it investment in other countries and creating a confidence in Kuwait's political and economic position on the local and international levels by establishing free trade zones to go along line with the developed international commercial positions. For this purpose, the attached draft law on free zones has been prepared.

Article (1) of the draft law stated that a free trade zone may be established upon a resolution issued by the Council of Ministers and that the resolution shall indicate the location and limits of such zone.

Article (2) granted the Minister of Commerce & Industry the power to license the Free Trade Zones to practice the activities of storage and display of products of any type, origin or source and to perform the process under which the condition of goods are changed and prepared according to trade and market requirements. The text set only the main standards for such activities leaving the details (i.e. selection,

التنفيذية كعمليات الفرز والتنظيف والخلط والمزج والتعبئة وما شابها.

وحظرت المادة (٣) دخول وتخزين وعرض البضائع التالفة أو المحظورة، وجاء النص عاما فلم يفرق بين البضائع المحرمة دوليا بمقتضى اتفاقيات دولية كالمخدرات وغيرها وما هو محظور بمقتضى القوانين الداخلية كالخمور وغيرها وقرر النص أنه في حالة المخالفة تطبق الجزاءات المنصوص عليها في القوانين واللوائح السارية سواء الجزائية والإدارية.

وأوجبت المادة (٤) أن يشتمل الترخيص المنصوص عليه بالمادة (٢) على بيان مكان ممارسة النشاط داخل المنطقة والغرض من منح الترخيص ومدة سريانه ومقدار الضمان المالي الذي يؤديه المرخص له، وهذه الشروط هي الشروط الجوهرية التي تطلبها المشرع لاعتبار الترخيص صحيحا منتجا لآثاره.

وتكلفت المادة (٥) بيان الاعفاءات من الضرائب والرسوم الجمركية بالنسبة للمشروعات التي تقام في المناطق الحرة والارباح التي تحققها والبضائع التي ترد إليها أو تصدر منها والادوات والمهمات اللازمة للعمل داخل المناطق الحرة دون أخلال بما هو منصوص عليه في هذا القانون.

كما تضمنت المادة (٦) بيان نوع آخر من التسهيلات يتمثل في مدة بقاء البضائع في المنطقة دون أي قيد إلا في الحالات التي تستدعي أخراجها نتيجة لطبيعتها أو تخلف أصحابها عن تأدية التزاماتهم المالية والقانونية، كذلك تضمن النص الاعفاء من قيود الاستيراد والتصدير بالنسبة للواردات للمنطقة والصادرات منها.

كذلك حددت المادة (٧) مبدأ الرقابة على

cleaning, blending, mixing and packaging of goods) to the executive resolutions.

Article (3) prohibited the entry into, storage and display of damaged or banned goods at the Free Zones. The text was general and did not differentiate between the internationally banned products like drugs and the products prohibited by local laws such as the alcoholic beverages. The Article stated that in the case of violation, the applicable laws and regulations shall apply.

Article (4) stated that the license referred to in Article (2) shall include the place, i.e., the site where a relevant activity is practiced within a Free Zone, the purposes for which the license is issued, the validity of its duration and the amount of guarantee payable by the licensee. Such are the essential conditions required by the regulator to render the license valid.

Article (5) indicated the categories which shall be exempted from the customs and duty taxes being the projects established in the free zones and the profits realized from the activities practiced in such zones, the products imported to or exported from the free zones and the tools and equipments required for the work in the free zones without prejudice to the provisions of the law.

Article (6) included another facility related to the duration of remaining of goods inside the Free Zones which shall not be subject to any restrictions, save in the event of cases necessitating their removal out of Zones due to their relevant nature or to failure of owners to pay their financial and legal obligations. Furthermore, the text included the exemption of imports and the exports into and from the Zone from import/export restrictions.

Article (7) stated the principle of control over the activities of the Free Zone and the

أعمال المنطقة وضرورة أن يتم العمل فيها طبقا للقانون ولتحقيق أهدافها المرجوة فقد عهد النص إلى وزير التجارة والصناعة تحديد الموظفين الذين لهم حق دخول المناطق الحرة و منشآتها وضبط المخالفات وأجازت لهم الإستعانة بأفراد قوة الشرطة في حالة الاقتضاء .

وأوجب المشروع في المادة (٨) منه على المرخص له التأمين على المباني والآلات والمعدات ضد جميع الحوادث لصالح كل من المؤمن والغير بالمنطقة أو المتعاملين مع هذه المنشآت حتى لا تكون عرضة للضياع في حالة الحوادث، كذلك أوجب النص على من ينتهي ترخيصه أن يزيل على نفقته الخاصة المباني والآلات والمعدات وذلك خلال المدة التي يحددها وزير التجارة والصناعة .

ونصت المادة (٩) على أن يصدر قرار من وزير التجارة والصناعة بتحديد شروط وأوضاع دخول المناطق الحرة والإقامة فيها ومقابل إشغال الأماكن التي تودع بها البضائع .

كما نصت المادة (١٠) على عدم الحجز على الأموال المستثمرة في المناطق الحرة أو مصادرتها أو فرض الحراسة عليها إلا عن طريق القضاء وذلك ضمانا لقيام هذه المناطق بالأهداف المرجوة منها .

كما بينت المادة (١١) كيفية إدارة المناطق الحرة فنصت على اسناد الاشراف على تلك المناطق لوزارة التجارة والصناعة وأجازت لها أن تسند إدارتها إلى القطاع الخاص وذلك بموافقة مجلس الوزراء وبالشروط التي يقررها .

وأوجبت المادة (١٢) على كافة الجهات المتخصصة في الدولة معاونة الجهة المخولة بإدارة

necessity of compliance of such activities with the law. For such purpose, the text of this Article gave the Minister of Commerce & Industry the power to determine the officials who shall have the right to enter Free Zones and the plants established therein to investigate any contraventions. The text permitted such officials to seek the assistance of the police, if necessary.

Article (8) obliged the licensee to insure all the buildings, machines and equipment against all accidents to keep the insured party and other parties dealing with the plants insured against any loss or accidents. The Article obliges the licensee also to undertake to remove such buildings, machines and equipment at on his own expense within the period determined by a resolution issued by the Minister of Commerce & Industry as of the date of the license expiry.

Article (9) stated that the Minister of Commerce & Industry shall issue a resolution on the conditions and stipulations of entry into or residing at Free Zones and the same resolution shall specify the relevant storage charges for occupying vacant places where goods are warehoused.

Article (10) stated that the property and/or funds invested in Free Zones may not be attached, retained, confiscated or subject to sequestration or receivership, save through a judicial process.

Article (11) indicated the way of managing the free zones stating that the Ministry of Commerce & Industry shall assume the responsibility of Free Zone supervision and that the Ministry may entrust the management of said zones to specialized entities of the private sector after securing the approval of the Council of Ministers, and in conformity with its prescribed conditions.

Article (12) stated that all competent

المناطق الحرة إذا ما طلبت منها ذلك وفي الحدود التي يقررها مجلس الوزراء .

ونصت المادة (١٣) على أن تسري على المناطق الحرة أحكام القوانين المتعلقة بالحجر الصحي والزراعي وحماية البيئة والمتعلقة بالحماية الوقائية من الآفات والأمراض، لأن هذه القوانين لا يمكن الاستغناء عن تطبيق نصوصها على المناطق الحرة لتعلقها بالصحة العامة وحماية البيئة وهي كل لا يتجزأ سواء داخل المناطق الحرة أو داخل الدولة، كما نصت المادة المذكورة على سريان أحكام التشريع الكويتي فيما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا القانون .

وقد أجازت المادة (١٤) الاتفاق على تسوية المنازعات التي تنشأ بين المشروعات المقامة بالمناطق الحرة أو بينها وبين الجهة التي تتولى إدارة تلك المناطق أو غيرها من السلطات والأجهزة الإدارية ذات الصلة بنشاط العمل في هذه المناطق بطريق التحكم، وبينت المادة المذكورة كيفية تشكيل هيئة التحكيم وأوكلت إلى تلك الهيئة وضع قواعد الإجراءات الخاصة بها، دون تقيد بقواعد قانون المرافعات المدنية والتجارية إلا فيما يتعلق منها بالضمانات والمبادئ الأساسية للتقاضي،

كما نصت تلك المادة على أن قرارات الهيئة تصدر بأغلبية الأصوات وتكون نهائية وملزمة للطرفين وقابلة للتنفيذ، وتحدد الهيئة مصاريف التحكيم ومن يتحملها .

وبينت المادة (١٥) العقوبة المقررة على مخالفة أي حكم من أحكام القانون وذلك

Government specialized bodies, shall assist the authorities in charge of managing the Free Zones within the limits determined by the Council of Ministers.

Article (13) stated that the Free Zones shall be subject to the provisions of laws governing Health and Agriculture Quarantine, Environment Protection, including those provisions prescribing safeguarding and protection against plights and epidemic diseases as such laws are indispensable for the public health and environment protection. Moreover, Kuwaiti legislation provisions shall be applicable to matters not otherwise provided for in the present law.

Article (14) allowed the settlement of disputes, arising between the projects established in Free Zones or between such enterprises and the party assuming the management of said Zones or between any other administrative authorities and/or departments in connection with Free Zones business activities, by means of arbitration. It indicated the way of composing the Arbitration Panel. The Article empowered the Arbitration Panel to lay down the rules of its procedures, without abiding by the rules of the Civil and Commercial Procedures Code, save in relation to sureties and basic principles of litigation. The Article stated that the Panel shall pass its verdict by a majority vote, which shall be binding on all parties and duly enforceable as same as final judgments and that the Panel shall fix the relevant arbitration fees and identify by which party shall be borne.

Article (15) indicated the penalty of violating any of the provisions of this law or regulations and resolutions thereof without prejudice to a more severe

بمراعاة عدم الاخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر، وأجازت التصالح على عقوبة الغرامة قبل رفع الدعوى العمومية ورتبت على هذا التصالح انقضاء هذه الدعوى.

وأوكلت المادة (١٦) من المشروع إلى وزير التجارة والصناعة إصدار القرارات المنظمة والإجراءات التنفيذية الخاصة بالمناطق الحرة.

punishment provided in another law. This Article permitted the reconciliation in respect of this offence, and that the reconciliation shall result in abatement of the penal action.

Article (16) empowered the Minister of Commerce & Industry to issue the regulating decisions and the executive procedures pertaining to the Free Zones.

وزارة التجارة والصناعة

قرار وزاري رقم (٦٧) لسنة ٢٠١٤م
بشأن تشكيل لجنة استشارية للمناطق الحرة

نائب رئيس مجلس الوزراء
ووزير التجارة والصناعة
- بعد الاطلاع على القانون رقم (٤٣) لسنة ١٩٦٤م في شأن الاستيراد،
- وعلى المرسوم بقانون رقم (١٣٣) لسنة ١٩٧٧م بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ والقوانين المعدلة له،
- وعلى المرسوم بقانون رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠م بإصدار قانون التجارة والقوانين المعدلة له،
- وعلى القانون (٢٦) لسنة ١٩٩٥م بشأن المناطق الحرة،
- وعلى القانون رقم (١٠) لسنة ٢٠٠٣م بإصدار قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية،
- وعلى القانون رقم (٦) لسنة ٢٠١٠ في شأن العمل في القطاع الأهلي،
- وعلى المرسوم بقانون رقم ٢٥ لسنة ٢٠١٢ بإصدار قانون الشركات وتعديلاته،
- وعلى القرار الوزاري رقم (٢٧٢) لسنة ٢٠١١م بشأن تشكيل لجنة استشارية للمناطق الحرة،
- وعلى القرار الوزاري رقم (١٥٢) لسنة ٢٠١١م بشأن اعتماد الهيكل التنظيمي لوزارة التجارة والصناعة والقرارات اللاحقة،
- وبناء على عرض وكيل الوزارة،
- وبناء على مقتضيات المصلحة العامة.

قـــــرر

مادة أولى: تشكيل لجنة استشارية للمناطق الحرة برئاسة نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير التجارة والصناعة وعضوية كل من السادة:

١ – وكيل وزارة التجارة والصناعة	نائباً للرئيس
٢ – وكيل وزارة المالية	عضواً
٣ – ممثل عن وزارة الداخلية	عضواً
٤ – ممثلة عن وزارة الأشغال العامة	عضواً
٥ – ممثل عن بلدية الكويت	عضواً
٦ – مدير عام مؤسسة الموانئ الكويتية	عضواً
٧ – مدير عام الإدارة العامة للجمارك	عضواً
٨ – اثنان من ذوي الخبرة يمثلان غرفة تجارة وصناعة الكويت	عضواً
٩ – ممثل عن إدارة الفتوى والتشريع لا تقل درجته عن مستشار	عضواً

١٠ – ممثل عن الإدارة العامة للإطفاء	عضواً
١١ – ممثل عن الجهة المديرة للمنطقة الحرة	عضواً
١٢ – مستشار قانوني – إدارة مكتب الوزير	عضواً
١٣ – مدير إدارة المناطق الحرة	عضواً وأميناً للسر

مادة ثانية : يناط باللجنة المنصوص عنها في المادة السابقة وضع السياسة العامة للمناطق الحرة ولها أن تقترح ما تراه مناسباً من التوصيات لتحقق الغرض الذي أنشأت من أجله هذه المناطق وذلك في حدود قانون إنشاء المناطق الحرة، ولها عن الأخص أن توصي بما يلي:

١ – إنشاء مناطق حرة جديدة وتحديد مواقعها.
٢ – اقتراح ووضع الضوابط الخاصة بالمناطق الحرة الجديدة.
٣ – وضع ضوابط كيفية إسناد إدارة المناطق واتخاذ الإجراءات اللازمة لهذا الإسناد.
٤ – اقتراح ووضع الضوابط الخاصة بالمناطق الحرة الجديدة.
٥ – إيجاد حلول في حال نشوب نزاعات أو خلافات تتعلق بإدارة المناطق الحرة.
٦ – الخطط والبرامج الخاصة بتطوير المناطق الحرة وتنميتها.
٧ – تحديد الأنشطة التي يمكن مزاولتها داخل المناطق الحرة.
٨ – التسهلات التي يمكن تقديمها للمناطق الحرة.
٩ – الترتيبات الخاصة بالخدمات المطلوبة للمناطق الحرة.
١٠ – الضوابط الخاصة بإدخال وإخراج البضائع للمناطق الحرة بالتنسيق مع الجهات المختصة.
١١ – المواضيع ذات العلاقة التي تعرض عليها من قبل رئيس اللجنة.

مادة ثالثة: يحق للجنة الاستعانة بمن تراه مناسباً من ذوي الخبرة لأداء مهامها.

مادة رابعة: ترفع اللجنة توصياتها لوزير التجارة والصناعة لاعتمادها.

مادة خامسة: يلغى القرار الوزاري رقم (٢٧٢) لسنة ٢٠١١ بشأن تشكيل لجنة استشارية للمناطق الحرة وكل ما يخالف أحكام هذا القرار.

مادة سادسة: على وكيل الوزارة تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ صدوره وينشر بالجريدة الرسمية.

نائب رئيس مجلس الوزراء
ووزير التجارة والصناعة
د. عبدالمحسن مدعج المدعج

صدر في: ٢٣ ربيع الآخر ١٤٣٥هـ
الموافق: ٢٣ فبراير ٢٠١٤م

وزارة الداخلية
(قرار وزاري رقم ٩٢٠ لسنة ٢٠٠٠)
بشأن: تحديد مناطق يحظر التواجد أو الاقامة فيها في منطقة مطار الكويت الدولي

وزير الداخلية :

– بعد الاطلاع على القانون رقم ١٦/ ١٩٦٠ بإصدار قانون الجزاء والقوانين المعدلة له .

– وعلى القانون رقم ٢٣/ ١٩٦٨ بشأن نظام قوة الشرطة والقوانين المعدلة له .

– وعلى القانون رقم ٦/ ١٩٩٤ في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية .

– وعلى القرار الوزاري رقم ٩٨٠/ ١٩٩٤في شأن الهيكل والدليل التنظيمي لوزارة الداخلية والقرارات المعدلة له .

– وبناء على عرض وكيل الوزارة .

قـــرر

مادة (١)

يحظر التواجد بدون تصريح كتابي «دائم أو مؤقت» صادر من الإدارة العامة للطيران المدني في المنطقة (أ) (A) من مطار الكويت الدولي والتي تشتمل على جميع مدارج وساحات وقوف الطائرات والمباني الموجودة بالساحات «حسب ما هو موضح بالمخطط المرفق» ويحد تلك المنطقة من الشمال الطريق رقم (٢٥٠) ومبنى الركاب ويحدها من الغرب والجنوب والشرق السور الامني المزدوج للمطار .

مادة (٢)

يحظر الاقامة بدون موافقة كتابية من الادارة العامة للطيران المدني في المنطقة (ب) (B) من مطار الكويت الدولي والتي تشتمل على

Ministery of Interior
(Ministerial Resolution No. (920) of Year 2000) Concerning: Specifying The Areas At Kuwait International Airport Precinct Where Presence and Occupancy Are Forbidden

Minister of Interior,

Following perusal of:

- Law No. 16/1960 regarding Promulgating The Penal Code and its amending laws,
- Law No. 23/1968 concerning the Police Force System and its amending laws,
- Law No. 6/1994 concerning the Crimes Related To The Safety of Aircraft and Air-Navigation,
- Ministerial Resolution No. 980/1994 concerning the Ministry of Interior's Chain of Command and Guidebook, and its amending Resolutions, and
- Pursuant to the proposal of the Ministry Undersecretary,

It Has Been Resolved:

Article (1)

Without written permit (permanent or temporary) issued by the Directorate General of Civil Aviation, it is forbidden for anyone to have presence at Zone (A) of Kuwait International Airport, which includes all the aircraft runways and parking spaces as well as the buildings within these areas (as specified in the enclosed drawing). Such Zone is bordered from the North by Road No. (250) and the passengers' terminal, while from the West, South and East by the double security fence of the Airport.

Article (2)

Without written permit from the Directorate General of Civil Aviation, occupancy is forbidden in Zone (B) at

الساحات الترابية المحيطة بسور المطار من الخارج «حسب ما هو موضح بالمخطط المرفق» ويحد تلك المنطقة، ويحد تلك المنطقة من الشمال الطريق رقم (٢٥٠) والسور الأمني المزدوج للمطار، ويحدها من الغرب والجنوب مسافة اثنان كيلو متر من السور الامني المزدوج للمطار ويحدها من الشرق طريق صبحان.

مادة (٣)

على وكيل الوزارة تنفيذ هذا القرار ويعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

وزير الداخلية

صدر في: ٥ ربيع الأول ١٤٢١ هـ
الموافق: ٧ يونيو ٢٠٠٠م

Kuwait International Airport, which includes the sandy areas surrounding the Airport fence from outside (as specified in the enclosed drawing). This zone is bordered from the West and North by the Two (2) kilometers long double security fence of the airport, and from the East by Sabhan Road.

Article (3)

This Ministry Undersecretary must execute this Resolution, which shall become operational on the next day of being published in the official gazette.

Minister of Interior

Issued on: 5th Rabie I, 1421AH.
Corresponding to: 7th June 2000AD.

مرسوم بالقانون رقم ١ لسنة ١٩٨٩ في شأن فرض رسم مغادرة من مطار الكويت الدولي

بعد الاطلاع على الامر الاميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ، الموافق ٣ من يوليو سنة ١٩٨٦م. وعلى المادة (١٣٤) من الدستور،

وبناء على عرض وزير الدولة لشؤون الخدمات ووزير المالية.

وبعد موافقة مجلس الوزراء.

أصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة (١)

يفرض رسم مغادرة على كل راكب يغادر مطار الكويت الدولي على طائرات شركات الطيران العاملة في الكويت أو على أي من الطائرات الخاصة أو التاكسي الجوي ويحدد مقدار هذا الرسم بقرار من مجلس الوزراء.

مادة (٢)

يعفى من الرسم المنصوص عليه في المادة السابقة الفئات التالية:

١ – ضيوف الدولة الرسميون.

ب – حملة وثائق السفر الدبلوماسية، والدبلوماسيون المعتمدون لدى دولة الكويت.

جـ – الاطفال دون سن الثانية عشرة.

د – المرحلون والمبعدون بأمر من السلطات المختصة.

ويجوز بقرار من مجلس الوزراء أعفاء بعض الفئات الأخرى من الرسم.

مادة (٣)

يصدر وزير الدولة لشؤون الخدمات بالاتفاق مع وزير المالية قرارا يبين نظام تحصيل الرسم المنصوص عليه في هذا القانون.

مادة (٤)

على رئيس الوزراء والوزراء – كل فيما

Decree-Law No. (1) of Year 1989 Regarding Levying A Tax For Departing From Kuwait International Airport

Following perusal of:

- The Amiri Decree issued on 27th Shawal 1406AH. corresponding to 3rd July 1986AD., and article (134) from the constitution.

- And upon the proposal of the State Minister of Services Affairs & Minister of Finance,

- And following the approval of Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

Each passenger leaving Kuwait International Airport on board aircraft of airline companies operating in Kuwait, or on board any private aircraft or air taxis, an airport departure tax shall be levied, the amount of which shall be decided upon a resolution by the Council of Ministers.

Article (2)

The following categories shall be exempted from the tax stated in the previous Article:

A- Official guests of the State.

B- Holder of diplomatic travel documents and diplomats accredited to the State of Kuwait.

C- Children under twelve years of age.

D- Persons extradited and deported upon orders from the competent authorities.

Other categories may be exempted of the tax upon a resolution by the Council of Ministers.

Article (3)

The State Minister of Services Affairs, in coordination with the Minister of Finance, shall issue a resolution indicating the way of collecting the tax stipulated in this law.

Article (4)

The Prime Minister and all the ministers,

يخصه – تنفيذ هذا القانون وينشر في الجريدة الرسمية ويعمل به اعتبارا من أول ابريل سنة ١٩٨٩م.

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله السالم الصباح
وزير الدولة لشؤون الخدمات

وزير المالية

صدر بقصر السيف في : ٧ جمادى الآخرة ١٤٠٩هـ
الموافق : ١٤ يناير ١٩٨٩م

each in his respective jurisdiction, must implement this law. It is to be published in the official gazette, and shall enter into force as of 1st April 1989AD.

Emir of kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister

Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah
State Minister of Services Affairs

Minister of Finance

Issued at the Sief Palace on: 7th Jumada II, 1409AH.
Corresponding to : 14th January 1989AD.

مذكرة ايضاحية
للمرسوم بالقانون رقم ١ لسنة ١٩٨٩ في
شأن رسم
مغادرة من مطار الكويت الدولي

من المبادئ الاساسية التي اقرتها منظمة الطيران المدني الدولي حق الدول في فرض الرسوم المناسبة في مقابل الخدمات التي توفرها في مطاراتها الدولية عن طريق تجهيزها بالتسهيلات اللازمة لسهولة تدفق الحركة سواء بالنسبة للطائرات او المسافرين. وتطبيقا لهذا المبدأ فقد قامت غالبية الدول بفرض رسم مغادرة على المسافرين من مطاراتها الدولية بل ان بعضها فرض رسوم وصول ايضا إلى جانب رسم المغادرة. وحيث ان الخدمات والتسهيلات في مطار الكويت الدولي ذات مستوى عال وهي احدث ما توصل إليه العالم من تقنية في هذا المجال فقد رؤى فرض رسم مغادرة على المسافرين من مطار الكويت الدولي لتغطية بعض ما تتحمله ميزانية الادارة من أعباء مالية لتشغيل تجهيزات هذه التسهيلات والخدمات وصيانتها وتطويرها.

وتحقيقا لهذا الغرض فقد اعد المرسوم بالقانون المرافق وقد قررت المادة الأولى منه مبدأ أنشاء الرسم وفرضه عل كل راكب يغادر مطار الكويت الدولي، وغني عن البيان أن الراكب يلتزم بأداء هذا الرسم سواء كان يحمل تذكرة سفر مدفوعة القيمة بالكامل أو مخفضة أو مجانية ولكن هذا الرسم لا يطبق على أفراد أطقم الطائرات إلا إذا كانوا مسافرين كركاب عاديين وغير مكلفين بتأدية أية واجبات على الرحلة المسافرين عليها، كما لا يطبق أيضا على

Explanatory Memorandum
Of Decree-Law No. (1) of Year 1989
Regarding Levying A Tax For
Departing
Kuwait International Airport

One of the main principles agreed upon by the International Civil Aviation Organization is that every State has the right to levy the proper taxes for the services rendered at their international airports for the necessary facilities provided to facilitate the flow of aircraft and passengers. In pursuance of this principle, most countries have levied an airport departure tax on the leaving their international airports. Some of these countries further levy arrival tax in addition to the departure tax. Since the services and facilities rendered at Kuwait International Airport are of a high standard and based on a state-of-the-art world class technology, it has been decided to levy a departure tax on the passengers departing Kuwait International Airport in order to cover some of the financial burdens of the Directorate budget to operate, maintain and develop such facilities and services.

For this purpose, the attached Decree-law has been prepared where the first article established the principle of levying and charging the tax on every passenger leaving Kuwait International Airport. It is noteworthy to mention that the passenger shall pay this tax whether he/she holds a full fare, discounted or free tickets. However, this tax shall not apply to the flight crews unless traveling as ordinary passengers and not on duty. It does not also apply to transit passengers whether the

ركاب الترانزيت العابرين لمطار الكويت الدولي سواء كان العبور مباشرا أو غير مباشر، ويعتبر من الركاب الواجب عليهم تأدية رسم المغادرة المسافرين على الطائرات الخاصة سواء كانت ملكية هذه الطائرة لافراد أو لشركات تستخدمها لاغراضها الخاصة، وكذلك ركاب طائرات التاكسي الجوي وباعتبار هذا الرسم رسم خدمات فقد رؤى الاكتفاء بانشاء الرسم في القانون على أن يحدد مقداره بعد ذلك بقرار من مجلس الوزراء.

وقد نصت المادة الثانية على الفئات التي تعفى من تأدية رسم المغادرة وهم ضيوف الدولة الرسميون وحملة وثائق السفر الدبلوماسية والدبلوماسيون المعتمدون لدى دولة الكويت، والاطفال دون سن الثانية عشر والمرحلون والمبعدون بأمر من السلطات المختصة.

واجازت الفقرة الثانية من هذه المادة لمجلس الوزراء أن يقرر أعفاء بعض الفئات الأخرى من الرسم.

ونصت المادة الثالثة على أن يصدر وزير الدولة لشؤون الخدمات – بالاتفاق مع وزير الدولة قرارا يبين نظام تحصيل هذا الرسم بما في ذلك الجهات التي تقوم بتحصيله.

وتطبيقا للمادة الثالثة من المرسوم بالقانون يبدأ تحصيل هذا الرسم أعتبارا من أول أبريل سنة ١٩٨٩ وهو تاريخ العمل بالقانون.

transit is direct or indirect. The departure tax applies to passengers traveling on board private aircraft whether owned to individuals or to companies and to air taxi passengers. Since this is a service tax, it has been decided to establish this tax by virtue of a law while the amount shall be decided upon a resolution by the Council of Ministers.

The second article of the law determined the categories to be exempted of the departure tax: the official guests of the State, the holders of diplomatic travel documents and diplomats accredited to the State Kuwait, children under twelve years of age and persons extradited and deported upon orders from the competent authorities.

The second paragraph of this article stated that other categories may be exempted of the tax upon a resolution by the Council of Ministers.

The third article of the law stated that the State Minister of Services Affairs, in coordination with the Minister of Finance, shall issue a resolution indicating the way of collecting the tax stipulated in in the law.

In implementation of the third article of the Decree-Law, this tax shall be collected as of 1st April 1989, which is the date this Law will enter into force.

قرار وزاري رقم (٨٩/١٠)
في شأن اضافة رسم المغادرة على قيمة تذكرة السفر

- بعد الاطلاع على المرسوم بقانون رقم (١) لسنة ١٩٨٩ في شأن فرض رسم مغادرة من مطار الكويت الدولي،
- وعلى المرسوم الأميري الصادر بتاريخ ١٢ اغسطس ١٩٨٩ في شأن اختصاصات وزير الدولة لشئون الخدمات.
- وعلى قرار مجلس الوزراء رقم (٣٨/ ٣) لسنة ١٩٨٩ في شأن تحديد رسم المغادرة من مطار الكويت الدولي.
- وبناء على عرض رئيس اللجنة المشكلة طبقا للقرار الوزاري رقم (٥/ ٨٩) لوضع نظام دقيق ومبسط لتحصيل رسم المغادرة للمسافرين من مطار الكويت ا لدولي.

قـــرر

مادة (١)

تحصل رسوم المغادرة بواسطة شركات الطيران ومكاتب السفر والسياحة من الركاب عند شرائهم تذاكر السفر عن طريق اضافة الرسم إلى قيمة تذكرة السفر، وتتم محاسبة شركات الطيران في نهاية كل شهر وفقا للاسس التالية:

١ - تحديد الرسوم المستحقة السداد بموجب قائمة الركاب لكل رحلة والنموذج المعد من قبل الإدارة العامة للطيران المدني لبيان عدد الركاب المستثنين من دفع الرسوم بعد اعتماده من قبل ممثل شركة الطيران المعنية وموظف الطيران المدني الذي قام بتدقيق القائمة.

٢ - تصدر الإدارة العامة للطيران المدني قوائم لتحصيل رسوم المغادرة المستحقة لدى كل شركة طيران في نهاية كل شهر على أن تسدد

Ministerial Resolution No. (10/ 98)
Adding The Tax To The Travel Ticket Value

Following perusal of:

- Decree-Law No. (1) of Year 1989 concerning Levying Tax for departing Kuwait International Airport,
- The Amiri Decree issued on 12th August 1989 regarding the jurisdictions of the State Minister of Services Affairs.
- The Council of Ministers Resolution No. (38/3) of Year 1989 concerning Determining The Tax for Departing Kuwait International Airport, and
- Upon the proposal of the Chairman of Committee formulated pursuant to the Ministerial Resolution No. (5/89) to Establish A Precise and Simple System to Collect The Departure Tax from those traveling from Kuwait International Airport,

It Has Been Decided:

Article (1)

A departure tax shall be collected by the airline companies and the travel & tourism offices from the passengers at the time when buying their travel tickets by adding the tax to the travel ticket value. The airline companies shall be accounted at the end of each month according to the following standards:

1- The tax due for payment shall be determined according to the passengers' manifest of each flight and through the form prepared by the Directorate General of Civil Aviation to identify the number of passengers exempted from paying the tax, after being endorsed by the representative of the concerned airline company and the civil aviation officer who had examined the manifest.

2- The Directorate General of Civil Aviation shall issue lists to collect the

شركة طيران في نهاية كل شهر على أن تسدد شركات الطيران هذه القوائم خلال مدة اقصاها (١٥) يوما من تاريخ استلامها للمطالبة .

٣ – يكون معيار الاعفاء بالنسبة للدبلوماسيين جوازات السفر الدبلوماسية او البطاقة الشخصية الحمراء أو الزرقاء الصادرتين عن وزارة الخارجية المخصصتين لاعضاء السلك الدبلوماسي المعتمدين لدى دولة الكويت، وبالنسبة لضيوف الدولة الرسميين، الخطابات الرسمية الصادرة عن الديوان الأميري او ديوان سمو ولي العهد او الوزارات المعنية في الدولة لشركات الطيران المعنية .

مادة (٢)

على مدير عام الطيران المدني اصدار التعاميم اللازمة لتطبيق هذا القرار .

وزير الدولة لشؤون الخدمات
الكويت في : ١٦ رجب ١٤٠٩هـ
٢٢ فبراير ١٩٨٩م

departure tax due from each airline company at the end of each month, provided that the airline companies must settle these lists within a maximum period of (15) days from the date they receive such claim.

3- The exemption standard for the diplomats shall be the diplomatic passports and the red or blue personal identification cards issued by the Ministry of Foreign Affairs specifically for the diplomatic corps members accredited to the State of Kuwait. As for the official guests to the State, the official letters issued by the Amiri Diwan, the Diwan of His Highness the Crown Prince or by the concerned Ministries of the State addressed to the concerned airline companies.

Article (2)

The Director General of the Directorate General of Civil Aviation must issue the necessary circulars to implement this Resolution.

State Minister for Services Affairs

Kuwait on: 16th Rajab 1409AH.
Corresponding to: 22nd February 1989AD.

قرار مجلس الخدمة المدنية رقم (٢) لسنة ١٩٩٢ بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال

مجلس الخدمة المدنية

- بعد الاطلاع على المواد ١٢ ، ١٤ ، ١٩ من المرسوم بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٧٩ في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له .
- وعلى المادتين ٧ , ٨٣ من المرسوم الصادر في ٧ جمادى الأولى سنة ١٣٩٩هـ الموافق ٤ أبريل سنة ١٩٧٩ في شأن نظام الخدمة المدنية .
- وعلى قرارات مجلس الخدمة المدنية رقم (٨) لسنة ١٩٧٩ بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال ، (٨) لسنة ١٩٨٠ ، (٣) لسنة ١٩٨٨ بشأن تعديل بعض أحكام هذه اللائحة .
- وبناء على ما قرره مجلس الخدمة المدنية بجلسته (٤/ ٩٢) المنعقدة بتاريخ ٣/ ٦/ ١٩٩٢ بشأن نفقات السفر ومصروفات الانتقال .

قـــرر

الباب الأول
في نفقات السفر

مادة (١)

يستحق الموظف الذي يكلف بمهمة خارج البلاد نفقات تشمل أجور المبيت والمأكل والانتقالات المحلية كالتالي : -

- ١٥٠ دينار يوميا بالنسبة لشاغلي مجموعة الوظائف القيادية .
- ١٢٠ دينار يوميا بالنسبة لشاغلي مجموعات الوظائف الاخرى .

The Civil Service Council Decision No.(2) of Year 1992 Concerning The Regulation of Travel Per Diem And Transportation Expenses

The Civil Service Council

- Following perusal of Articles 12, 14 and 19 of the Decree-Law No. (15) of Year 1979 regarding the Civil Service and its amending Laws,
- Articles 7 and 83 of the Decree issued on 7th Jumada I, 1399AH. corresponding to 4th April 1979AD. regarding the Civil Service System, and
- The Decisions of the Civil Service Council No. (8) of Year 1979 about the Regulation of Travel Per Diem and Transportation Expenses, No. (8) of Year 1980 and No. (3) of Year 1988 about Amending Some of the Provisions of this Regulation,
- And pursuant to the Decision of the Civil Service Council in its Session No. (4/92) held on 3/6/1992 regarding the Travel Per Diem and Transportation Expenses.

It Has Been Decided:

First Chapter
Travel Costs
Article (1)

An employee commissioned to carry out a mission outside the country, shall be entitled to per diem to cover the accommodation, food and local transportation expenses as follows:

- 150 Dinars daily for the employees within the group holding leadership positions.
- 120 Dinars daily for the employees within the groups holding other positions.

مادة (٢)

للموظف الذي يكلف بمهمة خارج البلاد الحق في نفقات سفر للمادة السابقة عن أيام الذهاب لمقر المهمة المحدد لبدئها والعودة منه إلى مقر عمله بعد انتهائها وذلك ما لا يجاوز :

(أ) نفقات سفر عن يومين إذا كان مقر المهمة المكلف بها احدى الدول العربية، والاوروبية، تركيا، إيران، الهند، باكستان، افغانستان، بنجلاديش، تايلاند، سنغافوره، ماليزيا، سيريلانكا.

(ب) نفقات سفر عن اربعة ايام إذا كان مقر المهمة المكلف بها في غير الدول الواردة في البند (أ) من هذه المادة.

مادة (٣)

تخفض نفقات السفر المشار إليها في المادتين السابقتين بمقدار الربع بعد ثلاثين يوما من تاريخ استحقاقها وبمثله بعد تسعين يوما من انتهاء المدة الاولى.

فإذا كان التكليف بمهمات متلاحقة وفي بلاد مختلفة جاز اعتبار كل منها مستقلة في تطبيق حكم الفقرة السابقة على ان يشار لذلك في قرار التكليف.

مادة (٤)

يخصم من نفقات السفر المستحقة للموظف ما يصرف له في اية صورة من اي جهة حكومية أو غير حكومية في الداخل أو الخارج عن المهمة المكلف بها ويكون الخصم في الحدود التي يقررها الوزير المختص بحيث لا يزيد على نصف نفقات السفر المستحقة للموظف.

مادة (٥)

لا يجوز خصم نسبة من المخصصات المالية في حالة الضيافة الكاملة من قبل الدولة المضيفة.

Article (2)

An employee commissioned to carry out a mission outside the country, shall be entitled to the travel per diem stated in the previous Article for the days attended at the venue of the mission and his return to his workplace provided that it does not exceed:

A- Two-day travel per diem if the mission assigned is to any Arabian or European countries, Iran, India, Pakistan, Afghanistan, Bangladesh, Thailand, Singapore, Malaysia and Sri Lanka.

B- Four-day travel per diem if the mission assigned is to any country other than those mentioned in Item (A) of this article.

Article (3)

The travel per diem stated in the two previous Articles shall be reduced by one fourth percent after Thirty days from its due date, and by the same percentage after Ninety days from the end of the first period.

If the assignment includes successive missions and in different countries, each of them shall be considered separate when applying the provision of the previous Paragraph, provided that same is to be mentioned in the assignment letter.

Article (4)

The travel per diem payable to the employee shall be reduced by whatever is paid to him in any form from any governmental or non- governmental authority whether internal or external toward the same mission he is entrusted with. Such deduction shall be within the limits decided by the competent Minister, provided that the deduction does not exceed half of the travel per diem payable to the employee.

Article (5)

It is not permitted to effect deduction from the cash per diem in case of full hospitality by the hosting country.

Article (6)

Upon the approval of the competent Minister, it is permitted to disburse the travel allowance due by virtue of this Decision in advance, provided that the same is settled at the end of the mission.

Second Chapter

Transportation Expenses

Article (7)

The transportation (travel) of the employees when commissioned to missions outside the country, shall be at the expense of the Government through the different means of transportations as follows:

A- In First Class for the following categories:
- Members of a delegation headed by a Minister or a Ministry Undersecretary.
- The employees holding positions in the leadership group.
- The employees holding the grades (b) and (a) of the public jobs group.
- Department directors and those in their level.

B- In Second or Economy Class for the employees who do not fall under the categories specified in the previous Item (A).

Article (8)

The senior officer commissioned with an official mission outside the country, whether alone or part of an official delegation, shall be entitled to (KD. 100) One Hundred Kuwaiti Dinars only for the whole period of the official mission to cover any other expenses.

Article (9)

An employee commissioned with an official mission outside the country, may be accompanied by his wife if the mission's period exceeds Thirty days. In this case, the travel expenses of the wife shall be borne by the Government and on the travel fair determined for that employee.

مادة (٦)

يجوز بموافقة الوزير المختص صرف نفقات السفر المستحقة بموجب هذا القرار مقدما على ان تسوى في نهاية المهمة .

الباب الثاني

في مصروفات الانتقال

مادة (٧)

يكون انتقال «سفر» الموظفين عند تكليفهم بمهمات خارج البلاد علي نفقة الحكومة في وسائل الانتقال المختلفة وذلك : -

(أ) بالدرجة الأولى بالنسبة للفئات الاتية : -
- أعضاء الوفد الذي يكون برئاسة وزير او برئاسة وكيل وزارة .
- شاغلو مجموعة الوظائف القيادية .
- شاغلوا الدرجتين «ب» ، «أ» من مجموعة الوظائف العامة .
- مديرو الادارات ومن في حكمهم .

(ب) بالدرجة الثانية أو السياحية بالنسبة للموظفين الذين لا يدخلون في الفئات الواردة في البند (أ) السابق .

مادة (٨)

يستحق الموظف القيادي المكلف بمهمة رسمية خارج البلاد سواءا كان مفرده أو برفقة وفد رسمي (١٠٠ د.ك) «فقط مائة دينار عن اجمالي مدة المهمة الرسمية وذلك لمواجهة اية مصروفات أخرى .

مادة (٩)

يجوز للموظف المكلف بمهمة رسمية في الخارج ان يصطحب زوجته إذا زادت مدة المهمة على ثلاثين يوما ، ويكون سفر زوجة الموظف في هذه الحالة على نفقة الحكومة وبالدرجة المقرره له .

Article (10)

The Government shall not bear the charges for transporting the employee's personal excess luggage unless the mission's period exceeds Thirty days, in this case the Government shall bear the cost of transporting such luggage provided that the excess weight does not exceed half of the allowed weight. The Government shall also bear the cost of transporting the official papers and luggage.

Article (11)

The travel of the employees commissioned with official missions outside the country, the delegates for study or education leaves, those availing regular leaves or for medical treatment abroad, and those contracted at the beginning and end of the contract, must use the aircraft of Kuwait Airways Corporation or with its knowledge, if could not accommodate same.

Article (12)

The travel per diem and transportation expenses shall re-examined on annual basis.

Article (13)

The provisions of this Regulation shall enter into force as of the date they are issued. Any provision in conflict with these provisions shall be annulled. And it must be published in the official gazette.

Chairman of Civil Service Council (Acting)
Minister of State for Council of Ministers' Affairs

Issued on: 11th Muharam 1413AH.
Corresponding to: 12th July 1992AD.

مادة (١٠)

لا تتحمل الحكومة اجور نقل امتعة الموظف الشخصية الزائدة عن الوزن المسموح به للراكب في وسيلة النقل إلا إذا كانت المدة المحددة للمهمة تزيد على ثلاثين يوما وفي هذه الحالة تتحمل الحكومة أجور نقل هذه الامتعة، وذلك بما لا يجاوز نقل نصف الوزن المسموح به كما تتحمل الحكومة نفقات نقل الاوراق والامتعة الحكومية.

مادة (١١)

يجب ان يكون انتقال الموظفين المكلفين بمهمات في الخارج والموفدين في بعثات أو اجازات دراسية والقائمين باجازات دورية أو للعلاج في الخارج والمتعاقدين عند بدء التعاقد وفي نهايته على طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية أو بمعرفتها أن تعذر ذلك.

مادة (١٢)

يعاد النظر في نفقات السفر ومصروفات الانتقال سنويا.

مادة (١٣)

يعمل باحكام هذه اللائحة من تاريخ صدورها ويلغى كل حكم يتعارض مع احكامها، وتنشر في الجريدة الرسمية.

رئيس مجلس الخدمة المدنية «بالنيابة»
وزير الدولة لشؤون مجلس الوزراء

صدر في : ١١ محرم ١٤١٣هـ
الموافق: ١٢ يوليو ١٩٩٢م

قرار رقم ٣١ لسنة ٢٠٠٦
بشأن تعديل قرار مجلس الخدمة المدينة رقم ٢
بلائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال

مجلس الخدمة المدنية :

– بعد الاطلاع على مواد ١٢ ، ١٤ ، ١٩ من المرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٦ في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له .

– وعلى المادتين ٧ و٨٣ من المرسوم الصادر في ٧ جمادي الأول سنة ١٣٩٩ الموافق ٤/ ٤/ ١٩٧٩ بشأن نظام الخدمة المدنية والمراسيم المعدلة له .

– وعلى قرار مجلس الوزراء رقم ٨٤٥ باجتماعه رقم ٥٢–٣/ ٢٠٠٦ بتاريخ ١٣/ ٨/ ٢٠٠٦ .

– وعلى قرار مجلس الخدمة المدنية رقم ٢ لسنة ١٩٩٢ بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال المعدل .

– وبناء على عرض ديوان الخدمة المدنية .

– وبعد موافقة مجلس الخدمة المدنية .

قـــــرر

مادة (١)

يستبدل بنص المادة الأولى لقرار مجلس الخدمة المدنية رقم ٢/ ١٩٩٢ المشار إليه النص التالي :

يستحق الموظف الذي يكلف بمهمة خارج البلاد نفقات سفر تشمل المبيت والمأكل والانتقالات المحلية كما يلي :

– ٣٥٠ دينار يوميا للمعينين بدرجة وزير .

– ٢٥٠ دينار يوميا لشاغلي مجموعة الوظائف القيادية .

– ٢٢٠ دينار يوميا لمجموعة شاغلي الوظائف الأخرى .

مادة (٢)

يعامل المعينون بدرجة وزير معاملة الوزراء في مجال مصروفات الانتقال .

مادة (٣)

يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره وينشر في الجريدة الرسمية .

صدر في : ١٩ رجب ١٤٢٧هـ

الموافق : ١٣ أغسطس ٢٠٠٦م .

رئيس مجلس الخدمة المدنية بالنيابة

د . اسماعيل خضر الشطي

قرار وزاري رقم (٩٨/١) لسنة ١٩٩٨
في شأن تفويض رئيس الطيران المدني ومدير عام الطيران المدني بالتوقيع على الغرامات

– بعد الاطلاع على المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت .

– وعلى المرسوم الأميري الصادر بتاريخ ١٦ يوليو ١٩٩٠ في شأن إختصاصات وزير المواصلات .

– وعلى المرسوم الأميري رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩ في شأن قانون الخدمة المدنية .

– وعلى القرار الوزاري رقم (١١/ ٨٧) لسنة ١٩٨٧ .

قررنا الآتي

مادة (١)

– يفوض رئيس الطيران المدني ومدير عام الطيران المدني بالتوقيع على الغرامات المنصوص عليها في المواد (١٣)، (١٤)، (١٥)، (١٦) من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ المشار إليه .

مادة (٢)

– يلغي العمل بالقرار الوزاري رقم (١١/ ٨٧) لسنة ١٩٨٧ .

مادة (٣)

– يعمل بهذا القرار اعتبارا من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

وزير المواصلات ووزير الكهرباء والماء

جاسم محمد العون

صدر في : ٧ رمضان ١٤١٨هـ

الموافق : ٥ يناير ١٩٩٨م

Ministerial Resolution No. (1/98) of Year 1998
The President to Civil Aviation and Director General of Civil Aviation Authorization to Imfase The Fubes

Following perusal of:

1- Decree-law No. (31) of Year 1987 regarding Regulating The Air-Transport Market in Kuwait,
2- The Amiri Decree issued on 16th July 1990 concerning the Jurisdictions of the Minister of Communications,
3- The Amiri Decree No. (15) of Year 1979 regarding the Civil Service Law, and
4- The Ministerial Resolution No. (11/87) of year 1987,

We Have Decided As Follows:

Article (1)

The President of Civil Aviation and Director General of Civil Aviation shall be authorized to impose the fines stated in Articles (13), (14), (15) and (16) of Law No. (31) of Year 1987 indicated herein.

Article (2)

The Ministerial Resolution No. (11/87) of year 1987 shall be annulled.

Article (3)

This Resolution shall enter into force as of the date of it is published in the official gazette.

Minister of Transportation, & Minister of Electricity & Water

Issued on: 7th Ramadan 1418AH.
Corresponding to: 5th January 1998AD.

قرار وزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها

وزير المالية ووزير المواصلات

بعد الاطلاع على القوانين والمراسيم التالية : -

- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٠ في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .
- المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ اكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له الصادرة في (٢٠ نوفمبر ١٩٦٦ ، ١٣ أبريل ١٩٧٥ ، ٢٧ مارس ١٩٧٩ و ١٠ نوفمبر ١٩٨٦) .
- المرسوم الصادر بتاريخ ٧ يناير ١٩٧٩ ، والمرسوم الصادر بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزارة المواصلات .
- المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت .

وعلى القرارات الوزارية التالية :-

- القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ بتحديد مقابل الخدمات التي يقدمها مطار الكويت الدولي للطائرات .
- القرار رقم (١٠٧/ ١٩٨٢) بشأن تعديل مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني .
- القرار رقم (٣٠/ ١٩٨٤) بشأن استحداث وتعديل بعض الخدمات التي لم يشملها القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ .
- القرار رقم (٣١) لسنة ١٩٨٤ بشأن تعديل

Ministerial Resolution No. (14) of Year 2000 Regarding The Fees For The Service Provided By The Directorate General of Civil Aviation To The Aircraft And Airlines Companies As Well As The other Services Associated And Complementary Thereto

Minister of Finance And Minister of Transportation

Following perusal of the following Laws and Decrees:

- Law No. (30) of year 1960. concerning Issuance of Regulations of Civil Air-Navigation,
- The Decree issued on 24th October 1963 on the Formation And Jurisdictions of the Supreme Council for Civil Aviation, and its amending Decrees issued on (20th November 1966, 13th April 1975, 27th March 1979 and 10th November 1986),
- The Decree issued on 7th January 1979 and the Decree issued on 12th August 1986 regarding The Jurisdiction of The Ministry of Transportation, and
- The Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating the Air-Transport Market in the State of Kuwait.

And after perusal of the following Ministerial Resolutions:

- Resolution No. (1) of year 1976 on Determining the Fees for The Services Provided by Kuwait International Airport to the aircraft,
- Resolution No. (107/1982) regarding Amending The Fees For The Services Provided by The Directorate General of Civil Aviation.
- Resolution No. (30/1984) regarding Introducing And Altering Some Services Not Included in Resolution No. (1) of year 1976,
- Resolution No. (31) of year 1984 concerning Amending The Fees For

مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني .

– القرار رقم (٣) لسنة ١٩٨٦ في شأن إصدار أنظمة سلامة الملاحة الجوية .

– القرار رقم (١٨) لسنة ١٩٩٠ في شأن تفويض الإدارة العامة للطيران المدني باعتماد وإصدار التعديلات اللازمة على أنظمة سلامة الملاحة الجوية الصادرة بموجب القرار رقم (٣) لسنة ١٩٨٦ .

– القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ بشأن تعديل واستحداث وزيادة بعض رسوم الخدمات التي يؤديها مطار الكويت الدولي للطائرات .

– القرارين رقمي (٢٤) لسنة ١٩٩٢ و (٢٧) لسنة ١٩٩٣ بشأن تعديل بعض مواد القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ .

– القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ بتحديد رسوم الهبوط والانتظار في مطار الكويت الدولي .

– القرار رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦ بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية .

قـــرر

مادة (١)

تلغى القرارات الوزارية التالية، والسابق الإشارة إليها ويوقف العمل بها اعتبارا من تاريخ صدور هذا القرار وهي : –

– القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ .
– القرار رقم (١٠٧) لسنة ١٩٨٢ .
– القرار رقم (٣٠/ ١٩٨٤) .
– القرار رقم (٣١) لسنة ١٩٨٤ .
– القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ .
– القرار رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٢ .
– القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٣ .
– القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ .

Services Provided by the Directorate General of Civil Aviation,

- Resolution No. (3) of year 1986 regarding Issuance of The Air-Navigation Safety Regulations,
- Resolution No. (18) of year 1990 concerning Authorization The Directorate General of Civil Aviation To Approve and Issue The Necessary Amendments on Air-Navigation Safety Regulations issued by virtue of Resolution No. (3) of year 1986,
- Resolution No. (12) of year 1992 concerning Amending, Introducing and Increasing Some Fees for The Services Provided by Kuwait International Airport to The Aircraft,
- Resolutions No. (24) of year 1992 and No. (27) of year 1993 regarding Amending Some Articles of Resolution No. (12) of year 1992,
- Resolution No. (27) of year 1994 on Determining The Fees For Landing and Waiting at Kuwait International Airport,
- Resolution No. (18) of year 1996 regarding Issuance of The Kuwaiti Civil Aviation Safety Regulations.

It Has Been Decided:

The following Ministerial Resolutions, which were indicated earlier, shall be annulled and cease to be operational as of the date the Resolution was issued, and they are:

- Resolution No. (1) of year 1976.
- Resolution No. (107) of year 1982.
- Resolution No. (30/1984).
- Resolution No. (31) of year 1984.
- Resolution No. (12) of year 1992.
- Resolution No. (24) of year 1992.
- Resolution No. (27) of year 1993.
- Resolution No. (27) of year 1994.

Article (2)

The airline companies and corporations operating in the State of Kuwait and their agents approved by the Directorate General of Civil Aviation shall:

1- Provide the Directorate General of Civil Aviation with the maximum permissible weight for the takeoff while providing the seasonal operating schedules so that they are accounted on the basis of such information. If such schedules are not provided, the companies shall be accounted on the basis of the maximum permissible weight for the type of the aircraft operated regardless of any subsequent claims for price differences.

2- If the company or corporation wishes to be accounted for the due charges on monthly basis, the undertaking form designated for this purpose must be filled out and deposited with the Directorate General of Civil Aviation, provided that the clauses of such undertaking are complied with.

Article (3)

Aircraft Landing fees:

The following amounts shall be collected as aircraft landing fees:

A- Aircraft which weight does not exceed (50) thousand kg:
   - An amount of KD. 1/- shall be collected for each (one thousand kg) or fraction thereof.

B- Aircraft which weight exceeds (50) tos: thousand kg
   1- An amount of KD. 50/- shall be collected for the first (50) tos thousand kg of the aircraft's weight.
   2- An amount of Fils 0.300 shall be collected for each thousand kg or fraction thereof for the remaining weight of the aircraft.

Article (4)

Reductions For Aircraft Landing:

1- A fee will be collected from the Helicopters amounting to 50% of the landing fees determined on the other aircraft of the same weight.

مادة (٢)

على شركات ومؤسسات الطيران العاملة بدولة الكويت أو وكلائهم المعتمدين لدى الإدارة العامة للطيران المدني ما يلي : -

١ - موافاة الإدارة العامة للطيران المدني بأقصى وزن مسموح للإقلاع لطائراتها أثناء تقديم جداول التشغيل الموسمية، حتى يتسنى التحاسب بموجبها، وفي حالة عدم الالتزام بتقديم تلك الجداول، يتم التحاسب وفقا لأقصى وزن لنوع الطائرة المشغلة، مع عدم الاعتداد بأية مطالبات لاحقة بشأن فروقات الأسعار.

٢ - في حالة الرغبة بالتحاسب شهريا بشأن الرسوم المستحقة، يتم تعبئة نموذج التعهد المخصص لهذا الغرض لدى الإدارة العامة للطيران المدني على أن يتم الالتزام ببنوده.

مادة (٣)

مقابل هبوط الطائرات

يحصل مقابل الهبوط على النحو التالي : -

أ - الطائرات التي لا يزيد وزنها عن (٥٠ ألف كيلوجرام) :-

- يحصل مبلغ -/ ١ دينارعن كل (١٠٠٠ كيلوجرام) أو جزء منه.

ب - الطائرات التي يزيد وزنها عن (٥٠ ألف كيلو جرام) :-

١ - يحصل مبلغ -/ ٥٠ دينار عن أول (٥٠ ألف كيلوجرام) طن من وزن الطائرة.

٢ - يحصل مبلغ ٠,٣٠٠ فلس عن كل (١٠٠٠كيلوجرام) أو جزء منه عن باقي وزن الطائرة.

مادة (٤)

تخفيضات مقابل هبوط الطائرات :

١ - يحصل رسم بنسبة ٥٠٪ على طائرات الهليكوبتر من قيمة رسم الهبوط المقرر على مثيلاتها في الوزن.

٢ – يحصل رسم هبوط على طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية التي تقوم برحلات غير تجارية بغرض التدريب أو التجربة عن كل ساعة طيران تدريبية أو جزء منها لمرة واحدة، وحسب نوع الطائرة المستخدمة (شريطة موافقة الإدارة العامة للطيران المدني المسبقة).

مادة (٥)

مقابل الإنارة :

يحصل مبلغ ٠,١٠٠ فلس عن كل (١٠٠٠ كيلوجرام) أو جزء منه وزن الطائرة وفقا لمواعيد الشروق والغروب للتوقيت الصيفي والشتوي المعتمد لدى الإدارة العامة للطيران المدني، وكذلك في حالات ظروف الطقس الجوي التي تقتضي توفير تلك الخدمة.

مادة (٦)

مقابل الانتظار :

أ – يحصل مبلغ ٠,١٠٠ فلس عن كل (١٠٠٠ كيلوجرام) أو جزء منه من وزن الطائرة عن كل يوم أو جزء منه.

ب– يتم احتساب هذا الرسم للطائرات التي تزيد فترة انتظارها لمدة تزيد عن ساعتين عن كل يوم أو جزء منه اعتبارا من وقت الهبوط.

مادة (٧)

إعفاء مقابل هبوط الطائرات والإنارة والانتظار

تعفى الطائرات التالية من مقابل الهبوط والإنارة والانتظار : –

١ – طائرات الأمم المتحدة ووكالاتها وطائرات المنظمات الدولية والإقليمية.

٢ – طائرات الوفود الرسمية (شريطة المعاملة بالمثل).

٣ – الطائرات المخصصة لخدمات منظمتي (الهلال الأحمر والصليب الأحمر)

2- A landing fee shall be collected from the aircraft of Kuwait Airways Corporation conducting non-commercial journeys for the purpose of training or testing for each training hour or fraction thereof for one time only, and according to the aircraft type in use (conditional upon a prior approval from the Directorate General of Civil Aviation).

Article (5)

Lighting Fees:

An amount of Fils 0.100 shall be collected for each thousand kg or fraction thereof of the aircraft weight according to sunshine and sunset times in the summer and winter timing as approved by the Directorate General of Civil Aviation, and also in weather conditions the require providing such service.

Article (6)

Waiting Fees:

A- An amount of Fils 0.100 shall be collected for each thousand kg or fraction thereof of the aircraft weight for every day or part thereof.

B- These fees shall be applied to the aircraft waiting for a period exceeding Two hours for every day or part thereof with effect from the landing time.

Article (7)

Exemption On The Aircraft Landing, Lighting And Waiting:

The following aircraft shall be exempted from the landing, lighting and waiting fees:

1- The aircraft of the United Nations and its agencies, and also the aircraft of the international and regional organizations.

2- The aircraft of the official delegations (provided reciprocal treatment).

3- The aircraft dedicated to the services of both the International Red Crescent and

the International Red Cross organizations, and also any aircraft dedicated to rendering general humanitarian services.

4- The national and foreign governmental aircraft (provided reciprocal treatment).

5- The military aircraft or civil aircraft providing military services.

6- Compulsory landing due to technical problems or weather conditions immediately after takeoff from Kuwait International Airport, or upon instructions from the Directorate General of Civil Aviation.

7- The President of the Directorate General of Civil Aviation or his deputy shall have the authority to exempt any other types of aircraft.

Article (8)

The fees shall be collected in cash for the airline companies not applying for monthly settlement of due fees, and also the aircraft operating irregular commercial flights, this by monitoring the aviation information of the Air-Navigation Department. The commander of the aircraft shall settle such fees before the departure of the aircraft from Kuwait International Airport.

Article (9)

The determined fees shall be collected in cash in Kuwaiti Dinar or its equivalent in foreign currencies acceptable to the Directorate General of Civil Aviation, and according to the exchange rate published by it.

Article (10)

Meteorological Information And Weather Forecasts:

The following amounts shall be charged for the meteorological information and weather forecasts provided by the Meteorological Department:

الدوليين، وأي طائرات أخرى تقدم خدمات إنسانية عامة.

٤ – الطائرات الحكومية الوطنية، والحكومية الأجنبية (شريطة المعاملة بالمثل).

٥ – الطائرات العسكرية أو المدنية التي تقدم خدمات عسكرية.

٦ – الهبوط الاضطراري لأسباب فنية أو جوية بعد الإقلاع مباشرة من مطار الكويت الدولي، أو بناء على تعليمات من قبل الإدارة العامة للطيران المدني.

٧ – لرئيس الإدارة العامة للطيران المدني أو من ينوب عنه، سلطة إعفاء أي أنواع أخرى من الطائرات.

مادة (٨)

يتم التحصيل نقدا للرسوم المقررة على شركات الطيران التي لم تتقدم بطلب سداد الرسوم المقررة عليها شهريا، وكذلك الطائرات التي تقوم برحلات تجارية غير منتظمة، وذلك عن طريق مراقبة معلومات الطيران التابعة لإدارة الملاحة الجوية، وعلى قائد الطائرة تسديد تلك الرسوم قبيل مغادرة طائرته مطار الكويت الدولي.

مادة (٩)

يتم تحصيل الرسوم المقررة نقدا بالدينار الكويتي أو ما يعادله من العملات الأجنبية المقبولة لدى الإدارة العامة للطيران المدني، ووفقا لسعر الصرف التجاري المعلن من قبلها.

مادة (١٠)

المعلومات المناخية والنشرات الجوية

تحصل المبالغ التالية مقابل تقديم المعلومات والنشرات الجوية التي تصدرها إدارة الأرصاد الجوية:

المعلومات والنشرات	المبلغ	Amount
– معلومات مناخية	٤ دينار	4 K.D. - Meteorological information
– المناخ والحياة	٦ دينار	6 K.D. - Weather and life
– الغبار والعواصف الترابية في الكويت	٦ دينار	6 K.D. - Dust and sand storms in Kuwait
– مناخ الكويت (باللغة الإنجليزية)	٦ دينار	6 K.D. - Kuwait weather (in English)
– التقرير السنوي (كتاب)	١٢ دينار	12 K.D. - Annual report (Book)
– التقرير الشهري	٥ دينار	5 K.D. - Monthly report
– ملخصات مناخية (مطار الكويت ٦٢ و ٨٢)	٢٠ دينار	20 K.D. - Weather briefs (Kuwait Airport 62 & 82)
– الطقس والمناخ في الكويت	١٠ دينار	10 K.D. - Weather & Climate in Kuwait

أما بشأن الدراسات المناخية التي لم يسبق طبعها أو إعدادها وتتطلب جهود خاصة، فيتم تقدير مقابلها بالاتفاق مع الإدارة العامة للطيران المدني.

مادة (١١)

الاشتراك في دليل الطيران المدني

أ – يحصل مبلغ –/ ٢٥ دينار عن كل نسخة من دليل الطيران الكويتي.

ب – يحصل مبلغ –/ ٥ دينار عن كل تعديل يصدر بدليل الطيران الكويتي.

ج – تضاف على الرسوم المذكورة أجور البريد المقررة عليها.

د – يجوز تزويد نسخ من الدليل مجانا إلى المطارات الأخرى وفقا لمبدأ المعاملة بالمثل.

مادة (١٢)

استعمال وحدة تلفاز ومحطة استقبال وتلفزيون اعلان عن رحلات

١ – يحصل مبلغ –/ ٦٠٠ دينار سنويا نظير استعمال وحدة تلفاز ومحطة استقبال لبيان حالة الطقس لأية جهة تطلب تلك الخدمة من مطار الكويت الدولي.

As for the meteorological studies not yet printed or prepared and require special efforts, the fees would be estimated in agreement with the Directorate General of Civil Aviation.

Article (11)

Subscription To Kuwait Aviation Directory:

A- An amount of KD. 25/- shall be collected for each copy of the Kuwait Aviation Directory.

B- An amount of KD. 5/- shall be collected for every amendment issued in the Kuwait Aviation Directory.

C- The mail charges shall be added to the said fees as determined thereon.

D- Free copies of the directory may be provided free of charge to the other airports according to the principle of reciprocal treatment.

Article (12)

Use of television unit, reception station and flights announcement Television:

1- An amount of KD. 600/- shall be collected annually for the use of television unit and reception station to indicate the weather condition for any party requesting such service from Kuwait International Airport.

٢ – يحصل مبلغ –/ ٤٥٠ دينار سنويا نظير استعمال جهاز تلفزيون اعلان عن الرحلات لأية جهة تطلب تلك الخدمة من مطار الكويت الدولي .

٣ – لا تتضمن المبالغ المشار تكاليف التركيب .

٤ – ويجوز لرئيس الطيران المدني أو من ينوب عنه تقديم الخدمة بدون مقابل للإدارات العاملة في مطار الكويت الدولي والتي تقدم خدمات للدولة .

مادة (١٣)

تسجيل تاكسي المطار – بدل فاقد إشارة المطارة

تحصيل المبالغ التالية :

أ – مبلغ –/ ١٠ دينار مقابل تسجيل تاكسي للعمل بمطار الكويت الدولي .

ب – مبلغ –/ ٥ دينار مقابل تحديد تاكسي للعمل بمطار الكويت الدولي .

ج – مبلغ –/ ٣ دينار قيمة بدل فاقد لإشارة المطار .

مادة (١٤)

تراخيص السيارات والمعدات المستخدمة داخل ساحات المطار من قبل شركات الطيران

أ – يحصل مبلغ –/ ١٠ سنويا مقابل استبدال اللوحات الخاصة بالسيارات والمعدات المستخدمة داخل المطار من قبل شركات الطيران – باللوحات التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني .

مادة (١٥)

تأجير أجهزة اللاسلكي التي يستعملها العاملين بشركات الطيران

أ – يحصل مبلغ –/ ٤٥٠ دينار سنويا ومقدما

2- An amount of KD. 450/- shall be collected annually for the use of television set for flights announcements for any party requesting such service from Kuwait International Airport.

3- The above amounts do not include the installation charges.

4- The President of the Directorate General of Civil Aviation or his deputy shall have the authority to provide such services free of charge to the departments working at Kuwait International Airport which are providing services to the State.

Article (13)

Registration of Airport Taxi - Airport Sign Replacement:

The following amounts shall be collected:

A- An amount of KD. 10/- for registering a taxi to work at Kuwait International Airport.

B- An amount of KD. 10/- for renewal of a taxi to work at Kuwait International Airport.

C- An amount of KD. 2/- for the replacement of airport sign.

Article (14)

Cars' Licenses And Equipment Used AT The Airport Spaces By The Airline Companies:

An amount of KD. 10/- shall be collected annually for the replacement of the plates of cars and equipment used inside the airport by the airline companies - using the plates issued by the Directorate General of Civil Aviation.

Article (15)

Renting Radio Instruments For Use By The Employees Operating At The Airline Companies:

مقابل تأجير جهاز لاسلكي للعاملين بشركات الطيران

ب – يحصل مبلغ –/ ١٥٠ دينار سنويا في حالة الرغبة بالتجديد .

مادة (١٦)

بدل فاقد هويات

يحصل مبلغ –/ ٥ دينار مقابل استخراج بدل فاقد للهويات التالية :

١ – هويات العمل .

٢ – هويات دخول المناطق المحظورة بالمطار .

٣ – بطاقة دخول موقف السيارات .

مادة (١٧)

هذا النص بموجب قرار رقم ٣٦ لسنة ٢٠٠٤ مقابل استخدام أجهزة قبول الركاب وتكاليف إزالة المخالفات من مواقف الطائرات

أ – يحصل مبلغ ١٠٠/ ٠ فلس من شركات الطيران عن كل راكب يزن أمتعته باستثناء ركاب الترانزيت .

ب – يحصل مبلغ –/ ١٠ دينار من شركات الطيران مقابل استعمال جسر نقل الركاب عن كل رحلة .

ج – تحصل من شركات الطيران في حالة ترك أية مخلفات أو سكب زيوت وشحومات على أرضية مواقف الطائرات، تكاليف إزالة تلك المخلفات وتنظيف أرضية المواقف وفقا لتقدير إدارة مطار الكويت الدولي وعلى ضوء التكاليف الفعلية لتلك الأعمال .

د– تتولى الإدارة العامة للطيران المدني وضع نظام تحصيل مقابل تلك الخدمات وكيفية تطبيقه .

A- An amount of KD. 450/- shall be collected annually and in advance being the rental charges of radio sets for use by the employees of the airline companies.

B- An amount of KD. 150/- shall be charged annually in case of requesting renewal.

Article (16)

Replacements of IDs:

An amount of KD. 5/- shall be charged for the issuance of replacements of the following IDs:

1- Work IDs.

2- IDs for access to restricted area at the airport.

3- Airport parking entry IDs.

Article (17)

this text is in accordance with Resolution (No.36) of 2014. in return for the use of passenger acceptance equipment and removal of irregularities from aircraft positions:

A- An amount of Fils 0.100 shall be charged to the airline companies for each passenger weighing his baggage except for the transit passengers.

B- An amount of KD. 10/- shall be collected from the airline companies for the use of passengers' bridge for each journey.

C- In case of leaving behind any wastes, lubricants or greases on the aircraft parking ground, the airline companies shall be charged the cost of removing such wastes and cleaning the ground as estimated by Kuwait International Airport Management and in view of the actual costs of such works.

D- The Directorate General of Civil Aviation shall assume the responsibility of setting a system to collect the charges of such services and application thereof.

Article (18)

Vehicle Entry Permit (Sticker)

An amount of KD. 5/- shall be collected annually for every vehicle entry permit (sticker) to the Kuwait International Airport.

Article (19)

Renting A Space At Kuwait International Airport For Commercial Purposes:

An amount of KD. 50/- shall be collected monthly for each square meter or less from the companies, corporations and other parties desiring to rent any area inside or outside Kuwait International Airport building for use in advertising and publicity purpose in accordance with the regulations and terms set by the Directorate General of Civil Aviation and without prejudice to the commitments of the contracts entered into between the Directorate and the advertising and media companies in this regard.

Article (20)

This Resolution shall be published in the official gazette, and shall enter into force as of the date it is issued.

Minister of Finance and Minister of Communications
Chairman of The Supreme Council for Civil Aviation

issued on: 23rd Thualhuja 1420 AH.
Corresponding to: 29th March 2000 AD.

مادة (١٨)

تصريح دخول مركبة (مصلق)

يحصل مبلغ -/ ٥ دينار سنويا عن كل تصريح دخول مركبة (ملصق) إلى ساحة مطار الكويت الدولي.

مادة (١٩)

تأجير مساحة في مطار الكويت الدولي للأغراض التجارية

يحصل مبلغ -/ ٥٠ دينار شهريا عن كل متر مربع وما دونه من الشركات والمؤسسات أو الجهات الأخرى التي ترغب بتأجير أية مساحة داخل أو خارج مبنى مطار الكويت الدولي لاستخدامها في أغراض الدعاية والإعلان وغيرها، ووفقا للأنظمة والشروط التي تحددها الإدارة العامة للطيران المدني، وبما لا يتعارض مع التزامات العقود المبرمة بين الإدارة وشركات الدعاية والإعلان بهذا الخصوص.

مادة (٢٠)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويعمل به اعتبارا من تاريخ صدوره.

وزير المالية ووزير الاتصالات
أحمد عبدالله الأحمد الصباح
رئيس المجلس الأعلى للطيران المدني

التاريخ: ٢٣ ذي الحجة ١٤٢٠هـ
الموافق: ٢٩ مارس ٢٠٠٠م

قرار وزاري رقم (٣٦) لسنة ٢٠٠٤م
بشأن تعديل المادة (١٧) من القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠
الخاص بمقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها

وزير المواصلات

بعد الاطلاع على :

– القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٠ في شأن اصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .

– المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له .

– المرسوم الصادر بتاريخ ٧ يناير ١٩٧٩ ، والمرسوم الصادر بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزارة المواصلات .

– المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت .

– القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها .

فقد تقرر ما يلي :

مادة (١)

يعدل عنوان المادة (١٧) من القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ ليكون على النحو التالي :

مقابل استخدام أجهزة قبول الركاب

Ministerial Decree No. (36) of Year 2004AD.
Concerning Amending Article (17) of The Ministerial Resolution No. (14) of Year 2000
In Respect of The Fees for The Services Provided By The Directorate General of Civil Aviation To The Aircraft And Airline Companies As Well as The other Services Associated And Complementary Thereto

Minister of Transportation

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960 dated 24th June 1960 regarding the Issuance of The Civil Air-Navigation Regulations,
- The Decree issued on 24th October 1963 on the Formation and Jurisdictions of the Supreme Council for Civil Aviation, and its amending Decrees,
- The Decree issued on 7th January 1979 and the Decree issued on 12th August 1986 in respect of the Jurisdictions of the Ministry of Transportation,
- The Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating the Air-Transport Market in State of Kuwait, and
- The Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 in respect of the Fees in Return For The Services Provided by The Directorate General of Civil Aviation to The Aircraft And Airline Companies As Well as The Other Services Associated And Complementary Thereto.

The Following Has Been Decided:

Article (1)

The title of Article (17) of the Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 shall be amended as follows:

In return for using the equipment to check-in the passengers and their luggage as well as the bridges for moving the

وأمتعتهم وجسور نقل الركاب وتكاليف إزالة المخلفات من مواقف الطائرات .

مادة (٢)

تلغى الفقرة (أ) من المادة ١٧ من القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ سالف الذكر وتستبدل بالفقرة التالية :

(أ) يحصل مبلغ وقدره أربعمائة فلس (٤٠٠ , ٠) فلس من شركات الطيران عن كل راكب مغادر إبتداء من دولة الكويت يتم قبوله وأمتعته على رحلاتها في مناطق الوزن (١-٢-٣-٤) في مبنى الركاب بمطار الكويت الدولي وذلك وفق الترتيبات التعاقدية التي تجريها الإدارة العامة للطيران المدني مع المستثمر في مطار الكويت الدولي .

مادة (٣)

تضاف فقرة (أ) مكرر بعنوان رسوم ركاب الترانزيت للمادة (١٧) من القرار الوزاري رقم ١٤ لسنة ٢٠٠٠ على النحو التالي :

يتم تحصيل مبلغ وقدره (١٠٠) فلس من شركات الطيران على كل راكب يحول من رحلة إلى أخرى عبر مطار الكويت الدولي .

مادة (٤)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويعمل به اعتبارا من تاريخ صدوره .

وزير المواصلات ووزير التخطيط
ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
رئيس المجلس الأعلى للطيران المدني
أحمد عبدالله الأحمد الجابر الصباح

صدر في : ٣ جمادى الأولى ١٤٢٥ هـ
الموافق : ٢١ يونيو ٢٠٠٤م

passengers, in addition to the costs of removing the wastes from the aircraft parking areas.

Article (2)

Paragraph (A) of Article (17) of the aforesaid Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 shall be annulled and replaced by the following Paragraph:

A- A sum of Fils (0.400) shall be collected from the airline companies for each passenger commenced departure from the State of Kuwait and has checked-in together with his luggage to the flights of these companies in the weighing counters (1-2-3-4) in the passengers' building at Kuwait International Airport, according to the contractual agreements executed between the Directorate General of Civil Aviation and the investor at Kuwait International Airport.

Article (3)

To add to Paragraph (A - Repeated) titled "Transit Passengers Fees" of Article (17) of the Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 as follows:

A sum of Fils (100) shall be collected from the airline companies for each passenger transferring his flight to another via Kuwait International Airport.

Article (4)

This Resolution shall be published in the official gazette, and shall enter into force as of the date it is issued.

Minister of Transportation
and Minister of Planning
Minister of State for Administrative
Development Affairs
Chairman of the Supreme Council for
Civil Aviation
Ahmed Abdullah Al-Ahmed Aljaber

Issued on: 3rd Jumada I, 1425AH.
Corresponding to: 21st June 2004AD.

نظام امتيازات السفر السنوية للجهات العاملة في مطار الكويت الدولي

أولاً : الإدارة العامة للطيران المدني :

المستفيد	تذكرة مجانية واحدة 100%درجة أولى	تذكرة مخفضة 50% حسب درجة السفر	تذكرة مخفضة30% حسب درجة السفر
الرئيس والزوجة	درجة أولى	1	مفتوحة
المدير العام وزوجته	درجة أولى	1	مفتوحة
نواب المدير العام مع زوجاتهم	الدرجة الأولى/ درجة رجال الأعمال J/F	1	مفتوحة
مدراء الدوائر مع زوجاتهم	رجال الأعمال	1	مفتوحة
المراقبون ورؤساء المهندسين مع زوجاتهم	Y/J	1	مفتوحة
رؤساء الأقسام – ضابط المراقبة الجوية – ضابط معلومات طيران – ضابط مراقبة الرادار – متنبئ جوي – المهندسين	Y	1	مفتوحة
بقية موظفي الإدارة العامة للطيران المدني	Y/SL	1	مفتوحة
مفتشي الطيران	نفس الإمتيازات المقررة لنظرائهم في المؤسسة لأحكام قرار امتيازات السفر المعمول به في المؤسسة وأي تعديلات تطرأ عليه .		

Annual Travel Privileges System For Those Working At Kuwait International Airport

First: Directorate General of Civil Aviation:

Beneficiary	1 Free Ticket 100% First Class	Discounted Ticket 50% As Per Travel Fair	Discounted Ticket 30% As Per Travel Fair
President and Spouse	First Class	1	Open
Director General and Spouse	First Class	1	Open
Deputies of Director General and Spouses	First Class / Business Class J/F	1	Open
Department Directors and Spouses	Business Class	1	Open
Supervisors and Chief Engineers and spouses	Y/J	1	Open
Heads of Section - Officer Air Control - Officer Aviation Information - Officer Radar control - Weather Forecaster - Engineers	Y	1	Open
Remaining employees of the Directorate General of Civil Aviation	Y/SL	1	Open
Aviation Inspectors	Same privileges determined to their counterparts at the Corporation as per the provision of the resolution about the travel privileges applicable at the Corporation and any amendments to take place thereon		

قرار وزارة رقم (100) لسنة (2014)
في شأن فرض رسم عبور الأجواء الكويتية على الطائرات

وزير المواصلات ووزير الدولة لشؤون البلدية
بعد الإطلاع على:-
القانون رقم (30) لسنة 1960 بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.
وعلى المرسوم بالقانون رقم (31) لسنة 1987 في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت.
وعلى القانون رقم (1) لسنة 1989 في شأن فرض رسم مغادرة من مطار الكويت الدولي.
وعلى القانون رقم (79) لسنة 1995 بشأن الرسوم والتكاليف المالية مقابل الإنتفاع بالمرافق والخدمات العامة.
وعلى المرسوم رقم (91) لسنة 2014، في شأن المجلس الأعلى للطيران المدني.
وعلى قرار المجلس الأعلى للطيران المدني الصادر في ا جتماعه رقم (1) لسنة 2014، بشأن فرض رسوم عبور الأجواء للطائرات في دولة الكويت والمعدل بقرار المجلس الأعلى للطيران المدني الصادر في اجتماعه رقم (6) لسنة 2014 بشأن احتساب قيمة رسم عبور الأجواء على الطائرات بالدينار الكويتي.

تقرر ما يلي:

مادة (1)

يفرض رسم عبور الأجواء الكويتية على الطائرات.

مادة (2)

يحدد مقدار رسم عبور الأجواء بـ (40) دينار كويتي على كل طائرة.

مادة (3)

ينطبق هذا الرسم على الطائرات التي تعبر الأجواء الكويتية فقط، ولا ينطبق هذا الرسم على الطائرات التي تقوم برحلات تبدأ أو تنتهي إلى مطار الكويت الدولي.

مادة (4)

يعفى من الرسم المنصوص عليه في المادة السابقة فئات الطائرات التالية:
1 – طائرات الأمم المتحدة ووكالاتها وطائرات المنظمات الدولية والإقليمية.
2 – طائرات الوفود الرسمية للدول الأجنبية (شريطة المعاملة بالمثل).
3 – الطائرات المخصصة لخدمات منظمتي الهلال الأحمر والصليب الأحمر الدوليتين وأي طائرات أخرى تقدم خدمات إنسانية عامة.

4 – الطائرات الحكومية لدولة الكويت، والطائرات التابعة لحكومات الدول الأجنبية (شريطة المعاملة بالمثل).
5 – الطائرات العسكرية أو المدنية التي تقدم خدمات عسكرية.

مادة (5)

يصدر رئيس الطيران المدني تعميما يبين فيه نظام تحصيل الرسم المنصوص عليه في هذا القرار.

مادة (6)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويعمل به اعتبارا من 2015/1/1.

وزير المواصلات
ووزير الدولة لشؤون البلدية
عيسى أحمد الكندري

صدر في: ٢٦ صفر ١٤٣٦ هـ
الموافق: ١٨ صفر ٢٠١٤ هـ

الإدارة العامة للطيران المدني
قرار وزاري رقم (42) لسنة 2017
بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني

رئيس الإدارة العامة للطيران المدني:

بعد الاطلاع على القوانين والمراسيم التالية:

- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.
- المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له.
- المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.
- المرسوم رقم (٧٣) لسنة ٢٠١٧ في شأن الطيران المدني.
- وعلى القرارات الوزارية التالية :
- القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ بتحديد مقابل الخدمات التي يقدمها مطار الكويت الدولي للطائرات.
- القرار رقم (١٠٧/١٩٨٢) بشأن تعديل مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني.
- القرار رقم (٣٠/١٩٨٤) بشأن استحداث وتعديل بعض الخدمات التي لم يشملها القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦.
- القرار رقم (٣١) لسنة ١٩٨٤ بشأن تعديل مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني.
- القرار رقم (٣) لسنة ١٩٨٦ في شأن إصدار أنظمة سلامة الملاحة الجوية.
- القرار رقم (١٨) لسنة ١٩٩٠ في شأن تفويض الإدارة العامة للطيران المدني باعتماد وإصدار التعديلات اللازمة على أنظمة سلامة الملاحة الجوية الصادرة بموجب القرار رقم (٣) لسنة ١٩٨٦.
- القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ بشأن تعديل واستحداث وزيادة بعض رسوم الخدمات التي يؤديها مطار الكويت الدولي للطائرات.
- القرارين رقمي (٢٤) لسنة ١٩٩٢ و(٢٧) لسنة ١٩٩٣ بشأن تعديل بعض مواد القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢.
- القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ بتحديد رسوم الهبوط والانتظار في مطار الكويت الدولي.
- القرار رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦ بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية.
- القرار رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها.
- القرار رقم (٣٦) لسنة ٢٠٠٤ بشأن تعديل المادة (١٧) من القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠.
- القرار الوزاري رقم (٦) لسنة ٢٠١١ بشأن إصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت.

مادة (١)

تحصل الرسوم مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني وفق الجداول التالية:

جدول (١) الرسوم مقابل خدمات الملاحة الجوية

الرسم	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات
رسم الاقتراب	٥٠	للرحلات القادمة فقط (مرحلة ما قبل الهبوط)
رسم الهبوط والإنارة	١,٢٠٠	دينار ومائتان فلس لكل طن من وزن الطائرة
		أول ساعتين مجاناً (٤ ساعات لطائرات الشحن). ١ – الطائرات ذات الجسم الضيق: ١٠ دنانير لكل ساعة زيادة. ٢ – الطائرات ذات الجسم العريض: ١٥ ديناراً لكل ساعة زيادة

جدول (٢) الرسوم مقابل خدمات إدارة الأجهزة الملاحية

الرسم	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات
تمديد خطوط خطوط داخلية في مباني الركاب عن طريق بدالة المطار	١٥٠ (أول مرة) ٨٠ (اشتراك سنوي)	
تمديد خط خارجي عن طريق مناهيل الطيران المدني	١,٥٠٠ للمتر للتمديد أول مرة ١٠٪ سنوياً للتجديد	
تمديد خط هاتف داخلي	١٢٠ أول مرة – ٦٠ سنويا للتجديد	
تركيب جهاز هاتف	٦٠	
خط AFTN	٣٠٠٠ سنويا غير شامل تكلفة التركيب	للجهات الحكومية غير الطيران المدني
اشتراك Portal AFTN عن طريق الإنترنت لإرسال Plan Flight	١٥٠ اشتراك سنوي	
اشتراك جهاز اتصال لاسلكي UHF (Talkie Walkie)	٥٠٠ اشتراك أول سنة و٢٠٠ للتجديد	

جدول (٣) الرسوم مقابل خدمات الأرصاد الجوية

الرسم	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات
المناخ والحياة	١٢	
الغبار والعواصف الترابية في الكويت	١٢	
المناخ بالإنجليزية	١٢	
التقرير السنوي (كتاب)	٢٤	
التقرير الشهري	١٠	
ملخصات مناخية (مطار الكويت ٦٢ و٨٢)	٤٠	
الطقس والمناخ في الكويت	١٠	
	٥	بيانات ساعية ٢٤) ساعة (من١ إلى ٢ عنصر
	١٠	بيانات ساعية (٢٤ ساعة) من ٣ إلى ٤ عناصر
	١٥	بيانات ساعية (٢٤ ساعة) من ٤ عناصر
	١٠	بيانات شهرية (٣٠ يوماً) من ١ إلى ٢ عنصر
المعلومات المناخية والنشرات الجوية	١٥	بيانات شهرية (٣٠ يوماً) من ٣ إلى ٤ عناصر
	٣٠	بيانات شهرية (٣٠ يوماً) أكثر من ٤ عناصر
	١٠	بيانات سنوية (١٢ شهراً) من ١ إلى ٢ عنصر
	١٥	بيانات سنوية (١٢ شهراً) من ٣ إلى ٤ عناصر
	٣٠	بيانات سنوية (١٢ شهراً) أكثر من ٤ عناصر
الاشتراك في دليل الطيران الكويتي	٢٥ عن كل نسخة و٥ عن كل تعديل يصدر بالدليل	

جدول (٤) الرسوم التشغيلية مقابل خدمات إدارة العمليات وإدارة الهندسة

الرسم	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات
استعمال جسور نقل الركاب	٥٠	
رسم ميزان أمتعة الركاب	١	
رسم الترانزيت	١	
استعمال وحدة تلفاز ومحطة استقبال وتلفزيون إعلان عن رحلات	٦٠٠ سنوياً	
استعمال جهاز تلفزيون إعلان عن الرحلات	٤٥٠ سنوياً	
تسجيل جديد لتاكسي المطار	٢٠	
تجديد تسجيل تاكسي المطار	١٠	
إصدار بدل فاقد أو تالف لإشارة المطار	٥	
إصدار تصريح دائم (ملصق) لدخول السيارات إلى ساحة المطار	١٠	
استبدال اللوحات الخاصة بالسيارات والمعدات المستخدمة في ساحة المطار من قبل شركات الطيران – باللوحات التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني	٢٠	
دخول سيارات نقل الشحنات الحيوانية إلى ساحة المطار	٥٠	
ترك المخلفات الخاصة بالشحنات الحيوانية	٥٠	
ترك الأخشاب والأقفاص الخاصة بالشحنات الحيوانية	١٠٠	
إصدار التصاريح المؤقتة لدخول سيارات الصالون إلى ساحة المطار	٥	
إصدار التصاريح المؤقتة لدخول الشاحنات الثقيلة والرافعات إلى ساحة المطار	١٠	
إصدار تصريح دخول للأفراد إلى ساحة المطار والمناطق المحظورة	١٥	
إصدار بدل فاقد تصريح دخول للأفراد إلى ساحة المطار والمناطق المحظورة	١٠	

جدول (٥) الرسوم الإدارية مقابل خدمات إدارة النقل الجوي

الرسم	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات
إصدار موافقة مبدئية للترخيص لأشخاص السوق	٥٠٠	
إصدار الموافقة النهائية للترخيص	٥٠٠	
الموافقة على تجديد الترخيص	٣٠٠	
تغيير العنوان فقط	٣٠٠	
إضافة على الترخيص	٣٠٠	
إصدار موافقة لتأسيس مكتب إداري	١٠٠	
الموافقة على طلب التنازل وتحويل الملكية	٥٠٠	
الموافقة على تغيير (دخول أو خروج) الشركاء	١٠٠	
تسجيل وكالة عن شركة طيران	١٠٠	
إصدار شهادة لمن يهمه الأمر	١٠	
دراسة طلب تشغيل رحلات جماعية	٥٠	

جدول (٦) الرسوم مقابل خدمات إدارة سلامة الطيران

الرسم	القيمة بالدينار الكويتي KD	الملاحظات
١. رسوم شهادة الاستخدام الجوي:		
١. إصدار الشهادة.	٢٢٠	
٢. تجديد الشهادة (لمدة سنتين).	٢٢٠	
٣. تعديل شهادة الاستخدام الجوي.	١٠٠	
٢. رسوم إصدار شهادة مشغل جوي:		
١. إصدار شهادة مشغل جوي على حسب الوزن بالكيلوجرام للطائرة لكل نوع من الطائرات المحددة للتشغيل:	١٤٥٠	
- ما لا يتجاوز ٢٠٠٠ كيلو جرام	٢٢٠٠	
- ما يتجاوز ٢٠٠٠ كيلو جرام ولكن لا يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلو جرام	٢٧٥٠	
- ما يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلو جرام	٤٠٠٠	
٢. رسوم تجديد شهادة مشغل جوي (لمدة سنتين).	١٤٥٠	
٣. إضافة نوع طائرة جديد لشهادة مشغل جوي على حسب الوزن بالكيلوجرام.	٢٢٠	
- ما لا يتجاوز ١٥٠٠٠ كيلو جرام	٢٧٥٠	
٤. طلب تغيير إقليم أو أقاليم التشغيل المحددة في الشهادة.	٧٠٠	
٥. طلب تغيير اسم (١) الشركة أو الاسم التجاري المحدد في الشهادة.	١٠٠	
٦. طلب تغيير المسؤول الإداري.	١٠٠	
٧. تعديل شهادة مشغل جوي أو شهادة مواصفات التشغيل (لكل نوع طائرة)	١٠٠	
٣. رسوم تسجيل الطائرات:		
١. إصدار شهادة تسجيل طائرة لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها.	٥	
٢. تعديل شهادة التسجيل	١٠٠	
٤. رسوم شهادة صلاحية طيران:		
١. إصدار – لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منه	٣٥	
٢. تجديد – لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منه (لكل سنة)	٣٠	
٣. شهادة الصلاحية للتصدير:	٥٠	
- لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (الشهادة منتهية الصلاحية)		
- لكل ٥٠٠ كجم أو جزء منها (الشهادة صالحة)	٢٥	
٤. تعديل شهادة صلاحية طيران.	١٠٠	
٥. رسوم تصريح طيران بدون شهادة صلاحية: إصدار أو تغيير.	٣٠٠	

٦. رسوم تأجير الطائرات – التأجير الجاف:		
١. طلب تأجير طائرة كويتية للتشغيل من قبل مشغل أجنبي.	٢٠٠٠	
٢. طلب إضافة طائرة في عقد تأجير ساري المفعول.	٥٠٠	
٣. طلب تمديد مدة عقد الإيجار.	٥٠٠	
٧. رسوم تأجير الطائرات – التأجير الرطب:		
١. طلب تأجير طائرة كويتية مسجلة مع طاقمها لتشغيلها من قبل مشغل أجنبي.	١١٠٠٠	
٢. طلب تأجير طائرة أجنبية مسجلة مع طاقمها لتشغيلها من قبل حامل شهادة مشغل جوي كويتي	١١٠٠٠	
٨. رسوم تسجيل رهنيات الطائرات:		
١. في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن لا يزيد عن ٥٠٠٠٠ د.ك	٥٠	
٢. في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن يزيد عن ٥٠٠٠٠ د.ك. ولا يزيد عن ٢٥٠٠٠٠٠ د.ك	١٥٠	
٣. في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن يزيد عن ٢٥٠٠٠٠٠ د.ك ولا يزيد عن ١٠٠٠٠٠٠٠	٣٠٠	
٤. في حالة أن يكون المبلغ المضمون بالرهن يزيد عن ١٠٠٠٠٠٠٠ د.ك	٦٠٠	
٥. في حالة أن الرهن المسجل لا يحدد مبلغ الضمان.	٦٠٠	
٦. عند استلام طلب تسجيل رهن لأكثر من طائرة تطبق الرسوم من ١ إلى ٥ على الطائرة الأولى والمبلغ التالي لكل طائرة إضافية	٥٠	
٩. رسوم شهادة تشغيل الوقت المحول الممتد للطائرات:		
١. إصدار الشهادة.	٢٢٠٠	
٢. طلب تغيير المدة الزمنية للتشغيل الممتد في الشهادة.	٢٠٠	
٣. تعديل.	١٠٠	
١٠. رسوم اعتماد مؤسسة صيانة الطائرات:		
١. إصدار شهادة مؤسسة صيانة الطائرات.	١٢٠٠	
٢. تجديد الشهادة (لمدة سنتين).	١٠٠٠	
٣. توسعة أو تغيير درجة أو تغيير معدل الاعتماد.	٤٠٠	
٤. تغيير اسم مؤسسة الصيانة أو الاسم التجاري أو الموقع أو أي تعديل آخر على الشهادة أو ملحقاتها.	١٠٠	
١١. رسوم اعتماد مؤسسة إدارة استمرارية صلاحية الطائرات:		
١. إصدار شهادة مؤسسة إدارة استمرارية صلاحية الطائرات.	١٢٠٠	
٢. تجديد الشهادة (لمدة سنتين).	١٠٠٠	
٣. توسعة أو تغيير درجة أو تغيير معدل الاعتماد.	٤٠٠	
٤. تغيير اسم المؤسسة أو الاسم التجاري أو الموقع أو أي تعديل آخر على الشهادة أو ملحقاتها.	١٠٠	

١٢. رسوم اعتماد التعديلات، التصليحات وخلافه للطائرات:		
١. رسوم خاصة بتعديلات أو تصليحات أساسية للطائرات (من مصدر معتمد).	٢٥٠	
٢. رسوم خاصة بتعديلات أو تصليحات ثانوية للطائرات (من مصدر غير معتمد).	٢٥٠	
٣. رسوم خاصة بتعديلات أو تصليحات ثانوية للطائرات (من مصدر معتمد)	١٥٠	
١٣. رسوم تراخيص الأفراد:		
١. إصدار أو تجديد أو تبديل (بدل فاقد أو تالف) تراخيص طاقم قيادة الطائرة:	١٦٠	
أ – رخصة طيار نقل جوي (لمدة عشر سنوات).	١٦٠	
ب – رخصة طيار تجاري (لمدة عشر سنوات).	١٤٠	
ج – رخصة مهندس طيران (لمدة عشر سنوات).	٥٠	
د – شهادة تصديق لرخصة طيار تجاري أو طيار نقل جوي (لمدة سنة).	٤٠	
هـ – إدراج نوع طائرة جديد في معايير الطائرات.	٤٠	
و – تغيير العقد لنوع الطائرة في معايير الطائرات.	٦٠	
ز – إدراج شهادة ممتحن معتمد.	٣٠	
ح – تغيير شهادة ممتحن معتمد.	٣٠	
ط – إدراج معايير كفاءة استخدام الآلات الدقيقة في الطائرة.	٣٠	
ي – إدراج معايير قطر.	٥٠	
ك – تقييم الفحوصات والاختبارات لإصدار أو تمديد الرخصة.	٢٠	
٢. رسوم شهادة فرد من طاقم الطائرة (CMC):	٢٠	
أ. إصدار.	٢٠	
ب. تجديد (لمدة سنتين).	٢٠	
ج. تبديل (بدل فاقد أو تالف).	٢٠	
٣. رسوم رخصة مهندسي صيانة الطائرات:	٧٠	
أ. إصدار أو تجديد أو تمديد أو تبديل (بدل فاقد) رخصة بدون نوعية تصنيف (لمدة خمس نوات).	٥٠	
ب. شهادة تصديق لرخصة مهندس صيانة طائرات (لمدة سنة).	١٨	
ج. مقابل إدراج نوعية تصنيف.	٣٠	
د. مقابل فحص أو اختبار أو الإعادة لكل فئة.	٤٠	
٤. رسوم شهادة مرحل جوي/ ضابط عمليات طيران:		
- إصدار أو تجديد أو تبديل (بدل فاقد)		
(مدة الصلاحية سنتين)		

١٤. رسوم اعتماد محاكي الطيران:		
أ. إصدار شهادة اعتماد جهاز محاكي جديد لأول مرة.	٣٥٠٠	
ب. إصدار شهادة اعتماد جهاز محاكي معتمد من قبل جهة معترف بها من الإدارة العامة للطيران المدني.	٦٠٠	
ج. تجديد الشهادة.	٦٠٠	
د. تعديل الشهادة.	١٠٠	
١٥. رسوم اعتماد كليات تدريب الطيران:		
١. كليات تدريب الطيارين:		
أ. إصدار شهادة اعتماد كلية تدريب الطيارين التجاريين وكفاءة استخدام الآلات الدقيقة.	٢٥٠٠	
ب. تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).	٢٠٠٠	
ج. توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.	٤٠٠	
٢. كليات تدريب مهندسي صيانة الطائرات:		
أ – إصدار شهادة اعتماد كلية تدريب مهندسي صيانة الطائرات.	١٠٠٠	
ب – تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).	٥٠٠	
ج – توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.	٢٠٠	
٣. كليات تدريب خدمات الملاحة الجوية:		
أ. إصدار شهادة اعتماد كلية تدريب خدمات الملاحة الجوية.	٨٠٠	
ب. تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).	٨٠٠	
ج. توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.	١٥٠	
٤. كليات تدريب نقل المواد الخطرة.		
أ – إصدار شهادة اعتماد كلية من تدريب أمن الطيران.	٨٠٠	
ب. تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).	٦٠٠	
ج. توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.	١٥٠	
٥. كليات تدريب أمن الطيران:		
أ. إصدار شهادة اعتماد كلية تدريب أمن الطيران.	٨٠٠	
ب. تجديد شهادة الاعتماد (لمدة سنتين).	٦٠٠	
ج. توسعة أو تغيير درجة أو تغيير مدى الاعتماد.	١٥٠	
٦. رسوم تعديل شهادات الاعتماد لجميع أنواع كليات التدريب.	١٠٠	
٧. رسوم اعتماد دورة الاختلافات في فئة نوع الطائرة.	٥٠	
١٦. رسوم شهادة موزع طائرات:		
١. إصدار شهادة موزع طائرات.	٣٠٠	
٢. تجديد الشهادة (لمدة سنتين).	٣٠٠	
٣. رسوم تعديل أو تغيير بيانات الشهادة.	١٠٠	

١٧. رسوم اعتماد نقل مواد خطرة:		
١. إصدار شهادة نقل مواد خطرة.	٨٠٠	
٢. تجديد الشهادة (لمدة سنتين).	٨٠٠	
٣. تغيير قطاع أو موقع أو بنود اعتماد أو أية تعديل آخر.	١٠٠	
١٨. رسوم ترخيص المطارات والنظم الأمنية:		
١. ترخيص مهبط طائرة عمودية (Hellipad).	٢٠٠	
٢. تجديد ترخيص مهبط طائرة عمودية (لمدة سنتين).	١٥٠	
٣. ترخيص مطار (خارج دولة الكويت).	٥٠٠	
٤. تجديد ترخيص مطار لمدة سنتين (خارج دولة الكويت).	٤٠٠	
١٩. رسوم عامة:		
١. طلب صورة طبق الأصل (لكل صفحة).	٢	
٢. طلب تعديل أية وثيقة صادرة عن الإدارة العامة لشركة أو هيئة أو منظمة ولم تذكر أعلاه.	١٠٠	
٣. طلب مراجعة واعتماد دليل إجرائي (لكل صفحة) بحد أدنى ١٠ د.ك لكل طلب، (MEL and ms,Mtoe Excluding,MOE ,OPM).	٠,٢٥٠	
٤. التدقيق والمصادقة على الشهادات الفنية للطائرات الأجنبية بغرض الموافقة للتشغيل إلى مطارة (٢) الكويت الدولي (لكل طائرة).	٢٥	

مادة (٢)

تأجير مساحة في مطار الكويت الدولي للأغراض التجارية يحصل مبلغ ١٠٠ دينار كويتي شهريا عن كل متر مربع وما دونه من الشركات والمؤسسات أو الجهات الأخرى التي ترغب بتأجير أية مساحة داخل أو خارج مبنى مطار الكويت الدولي لاستخدامها في أغراض الدعاية والإعلان وغيرها، ووفقا للأنظمة والشروط التي تحددها الإدارة العامة للطيران المدني، وبما لا يتعارض مع التزامات العقود المبرمة بين الإدارة وشركات الدعاية والإعلان بهذا الخصوص.
على أن يسري هذا الرسم على العقود المبرمة بعد تاريخ صدور هذا القرار.

مادة (٣)

على شركات الطيران ومؤسسات الطيران العاملة بدولة الكويت أو وكلائهم المعتمدين لدى الإدارة العامة للطيران المدني ما يلي:

١ – موافاة الإدارة العامة للطيران المدني بأقصى وزن مسموح به للإقلاع لطائراتها أثناء تقديم جداول التشغيل الموسمية، حتى يتسنى التحاسب بموجبها، وفي حالة عدم الالتزام بتقديم تلك الجداول، يتم التحاسب وفقا لأقصى وزن لنوع الطائرة المشغلة، مع عدم الاعتداد بأية مطالبات لاحقة بشأن فروقات الأسعار.

٢ – في حالة الرغبة بالتحاسب شهريا بشأن الرسوم المستحقة، يتم تعبئة نموذج التعهد المخصص لهذا الغرض لدى الإدارة العامة للطيران المدني على أن يتم الالتزام ببنوده.

مادة (٤)

إعفاءات لمقابل هبوط الطائرات والإنارة والانتظار.

تعفى الطائرات التالية من مقابل الهبوط والإنارة والانتظار:

١. طائرات الأمم المتحدة ووكالاتها وطائرات المنظمات الدولية والإقليمية.

٢. طائرات الوفود الرسمية (شريطة المعاملة بالمثل).

٣. الطائرات المخصصة لخدمات منظمتي الهلال الأحمر والصليب الأحمر الدوليين، وأي طائرات أخرى تقدم خدمات إنسانية عامة.

٤. الطائرات الحكومية الوطنية، والحكومية الأجنبية (شريطة المعاملة بالمثل).

٥. الطائرات العسكرية أو المدنية التي تقدم خدمات عسكرية.

٦. الهبوط الاضطراري لأسباب فنية أو جوية بعد الإقلاع مباشرة من مطار الكويت الدولي، أو بناء على تعليمات من قبل الإدارة العامة للطيران المدني.

٧. لرئيس الإدارة العامة للطيران المدني أو من ينوب عنه سلطة إعفاء أي أنواع أخرى من الطائرات، وكذلك سلطة إلغاء أي من الإعفاءات المذكورة أعلاه.

مادة (٥)

تلغى القرارات الوزارية التالية والسابق الإشارة إليها، ويوقف العمل بها اعتباراً من تاريخ صدور هذا القرار وهي:

القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦
القرار رقم (١٠٧) لسنة ١٩٨٢
القرار رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤
القرار رقم (٣١) لسنة ١٩٨٢
القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢
القرار رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٢
القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٣
القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤
القرار رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠
القرار رقم (٣٦) لسنة ٢٠٠٤

مادة (٦)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ويعمل به اعتبارا من تاريخ ٢٠١٧/١٠/١.

رئيس الطيران المدني
سلمان صباح السالم الحمود الصباح

صدر في: ٢٧ رمضان ١٤٣٨هـ
الموافق: ٢٢ يونيو ٢٠١٧م

الباب الثالث:
شركات الطيران الوطنية الكويتية

الفصل الأول:
الخطوط الجوية الكويتية

القانون وفقاً لآخر تعديل:

*قانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥

في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية

نحن عبدالله السالم الصباح أمير الكويت،

بعد الإطلاع على المادتين (٢٠) و(٦٥) من الدستور، وعلى المادة (١٩) من قانون التجارة، وعلى القانون رقم (١٥) لسنة ١٩٦٠ بإصدار قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له، وعلى القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٤ بإنشاء ديوان المحاسبة، وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة (١)

تعتبر مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية مؤسسة عامة ذات شخصية اعتبارية مع احتفاظها بأسلوبها التجاري الذي كانت عليه في تاريخ انتقال ملكيتها للدولة بالقدر المبين في هذا القانون.

مادة (٢): هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٧

غرض المؤسسة هو القيام بجميع أعمال النقل الجوي في الداخل والخارج وإدارة الأعمال والمنشآت المتعلقة بشؤون الملاحة الجوية والنهوض بها وللمؤسسة في سبيل تحقيق أغراضها أن تقوم بما يلي:

١ – شراء وبيع وتأجير واستئجار الطائرات وقطع الغيار والمعدات الأخرى وصناعتها والقيام بأعمال الصيانة.

٢ – إنشاء واستغلال محطات خدمة الطائرات والمستودعات والحظائر والورش والمصانع وكافة الآلات والأجهزة والمعدات التي تتصل بأغراضها.

٣ – الاشتغال بكافة العمليات السياحية المتعلقة بأغراضها في الداخل أوالخارج وإقامة حفلات الطيران والمسابقات والمعارض وأخذ الصور الفوتوغرافية من الجو وعمليات المسح الجوي وعمليات تبادل العملة وبيع البضائع والمنتجات على طائرات المؤسسة وفي مكاتبها ومبانيها وما تنشئه أو تستغله من فنادق أو مطاعم أو أي منشآت سياحية.

---

* الغي القانون بموجب المادة العاشرة من القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨، ثم أعيد العمل به بموجب المادة الأولى من المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢ في شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة حيث نصت على:

يستبدل بنصوص المواد الأولى والثانية والثالثة والبند (٢) من المادة السادسة والمادة العاشرة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه النصوص التالية:

المادة الأولى: .....

المادة الثانية: .....

المادة الثالثة: .....

البند (٢) من المادة السادسة: .....

المادة العاشرة:

يستمر العمل بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ المشار إليه وجميع القرارات والأنظمة الداخلية لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون وقانون الشركات التجارية إلى حين تعديلها أو إلغائها.

٤ – إنشاء معاهد الطيران واللاسلكي والهندسة والخدمات الجوية والأرضية والتدريب عليها وتأهيل أبناء الكويت لتولي الأعمال الفنية والتجارية والإدارية اللازمة لتحقيق أغراض المؤسسة.

٥ – تأسيس وإنشاء فروع ووكالات لها في الكويت أو في الخارج، وكذلك القيام بأعمال الوكالة الأرضية والفنية والتجارية لخطوط الطيران العربية والأجنبية في الكويت أو في الخارج.

٦ – المساهمة والتعاون مع المؤسسات والشركات الأخرى التي تزاول أعمالاً شبيهة بأعمالها أو التي تعاون على تحقيق أغراضها، وكذلك الدخول معها في اتفاقيات فردية أو جماعية بما يحقق فائدتها.

وعلى العموم للمؤسسة أن تقوم بكافة الأعمال التي من شأنها تحقيق أغراضها والنهوض بها.

ولمجلس الوزراء بقرار منه أن يحصر كل هذه الأغراض أو بعضها في المؤسسة دون غيرها وذلك لمدة عشر سنوات.

مادة (٣)

رأس مال المؤسسة سبعة عشر مليوناً من الدنانير الكويتية، وتعتبر موجوداتها الحالية جزءاً من رأس المال المدفوع، ويجري تقييم هذه الموجودات في خلال سنة على الأكثر وتتولاه لجنة يصدر بتشكيلها قرار من وزير المالية والصناعة بناءً على عرض رئيس مجلس إدارة المؤسسة ويكون من بين أعضائها مندوب يختاره ديوان المحاسبة.

وتغطى قيمة رأس المال من الاحتياطي العام للدولة ويدفع للمؤسسة دفعة واحدة أو على دفعات بناءً على اقتراح من مجلس الإدارة وموافقة وزير المالية والصناعة .

مادة (٤)

يكون للمؤسسة مجلس إدارة مكون من ثمانية أعضاء ويصدر بتعيينهم وتحديد مدة عضويتهم ومكافآتهم قرار من وزير المالية والصناعة.

ويعين وزير المالية والصناعة من بين أعضاء مجلس الإدارة رئيساً وعضواً منتدباً متفرغين لعملهما، ويحدد قرار التعيين مرتب كل منهما وما يستحقه من بدلات.

مادة (٥): هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب المرسوم بقانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٩٢

مجلس الإدارة هو السلطة المهيمنة على شؤون المؤسسة وتصريف أمورها واقتراح السياسة العامة التي تسير عليها وله أن يتخذ ما يراه لازماً من القرارات لتحقيق الغرض الذي قامت من أجله وفقاً لأحكام هذا القانون، وله على الأخص:

١ – إصدار القرارات واللوائح الداخلية والقرارات المتعلقة بالشؤون المالية والإدارية والفنية للمؤسسة وذلك بالاستثناء من القواعد والنظم الحكومية.

٢ – إصدار القرارات المتعلقة بتعيين الموظفين والعمال بالمؤسسة وترقيتهم ونقلهم وفصلهم وتحديد مرتباتهم ومكافآتهم ومعاشاتهم وفقاً للوائح التي تعد في هذا الشأن بالاستثناء من القواعد والنظم الحكومية.

٣ – الموافقة على مشروع الميزانية التقديرية السنوية للمؤسسة.
٤ – النظر في كل ما يرى الوزير المختص أو رئيس مجلس الإدارة عرضه من مسائل تدخل في اختصاص المؤسسة.
٥ – النظر في التقارير الدورية التي تقدم عن سير العمل بالمؤسسة ومركزها المالي.
٦ – الاقتراض من الحكومة أو المؤسسات المالية التابعة لها، وعقد القروض وإصدار السندات في الأسواق المالية المحلية والخارجية، وذلك كله بعد موافقة مجلس الوزراء.
٧ – إقراض الشركات التي تشترك في تأسيسها المؤسسة أو تساهم في رأسمالها وكفالة قروضها في مواجهة الغير، وذلك بعد موافقة مجلس الوزراء.

مادة (٦)

يجتمع مجلس الإدارة بدعوة من رئيسه، ويجب دعوة المجلس للاجتماع مرة كل شهر على الأقل.

ولا يكون اجتماع المجلس صحيحاً إلا إذا حضره أغلبية الأعضاء.

وتصدر قرارات المجلس بأغلبية آراء الحاضرين، وفي حالة التساوي يرجح الجانب الذي منه الرئيس.

مادة (٧)

يمثل رئيس مجلس الإدارة المؤسسة في صلاتها بالهيئات والأشخاص الأخرى وأمام القضاء، ويكون مسؤولاً عن تنفيذ السياسة العامة التي يقرها مجلس الإدارة .

ويجوز لمجلس الإدارة أن يختار من بين أعضائه نائبا للرئيس يتولى أعماله أثناء غيابه.

مادة (٨)

يعين مجلس الإدارة مديراً للمؤسسة يختص بما يأتي:

١ – تنفيذ القرارات التي تصدر من مجلس الإدارة.
٢ – الإشراف على أعمال الموظفين بالمؤسسة.
٣ – تحضير مشروع ميزانية المؤسسة.
٤ – مباشرة الاختصاصات التي تخول له بمقتضى قرارات مجلس الإدارة.

مادة (٩)

يكون رئيس الإدارة مسؤولاً أمام وزير المالية والصناعة عن تنفيذ السياسة العامة الموضوعة لتحقيق أغراض المؤسسة.

مادة (١٠)

لا تكون قرارات مجلس الإدارة نافذة في المسائل الآتية إلا بعد اعتمادها من وزير المالية والصناعة.

١ – اللوائح.

٢ – الميزانية التقديرية.

٣ – الميزانية العمومية والحساب الختامي.

مادة (١١)

يجوز إعارة موظفي الحكومة إلى المؤسسة ويصدر بالإعارة وتحديد مدتها قرار من الوزير المختص، ويشترط لإتمام الإعارة موافقة الموظف عليها كتابة، وتدخل مدة الإعارة في حساب التقاعد وفي استحقاق العلاوات الدورية والترقية.

مادة (١٢): هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٨٢

تبدأ السنة المالية للمؤسسة من أول يوليو من كل عام وتنتهي في آخر يونيو من العام التالي باستثناء السنة المالية التالية للعمل بهذا القانون فتبدأ من أول يناير سنة ١٩٨٢ وتنتهي في نهاية يونيو سنة ١٩٨٣.

مادة (١٣): هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب المرسوم بقانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٩٢

يؤول صافي أرباح المؤسسة إلى الحكومة بعد إجراء الاستقطاعات الآتية:

(أ) ١٠٪ تقتطع لتكوين احتياطي اجباري، ويوقف هذا الاقتطاع إذا بلغ الاحتياطي نصف قيمة رأس مال المؤسسة.

(ب) ١٠٪ تقتطع لتكوين احتياطي عام ويجوز تعديل هذه النسبة بقرار من مجلس الوزراء يصدر بناءً على عرض وزير المالية واقتراح مجلس الإدارة.

وتقوم الحكومة بتغطية خسائرها إن وجدت.

مادة (١٤)

يكون للمؤسسة ميزانية مستقلة وتعد على نمط الميزانيات التجارية، وتعتبر أموال المؤسسة من الأموال المملوكة للدولة ملكية خاصة ما لم يكن المال مخصصاً بالفعل للنفع العام.

مادة (١٥)

تشتمل الميزانية التقديرية السنوية على جميع عناصر الإيرادات والمصروفات المتوقعة خلال السنة التالية.
وتقدم المؤسسة مشروع الميزانية معتمداً من الجهات المختصة فيها إلى مجلس الأمة قبل انتهاء السنة المالية المنصوص عليها في هذا القانون بشهرين على الأقل لفحصه وإقراره.

مادة (١٦)

يعد مجلس الإدارة الحساب الختامي للمؤسسة شاملا حساب الأرباح والخسائر عن كل سنة مالية منقضية وعلى المجلس أيضاً أن يعد تقريراً عن نشاط المؤسسة خلال السنة المنتهية وعن مركزها المالي في ختام السنة ذاتها ويقدم الحساب الختامي والبيان المالي المذكورين بعد اعتمادهما من الجهات المختصة في المؤسسة إلى مجلس الأمة خلال الأربعة الأشهر التالية للسنة المالية للنظر فيه وإقراره.

مادة (١٧)

مع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة، لمجلس الإدارة أن يعين محاسباً قانونياً لتدقيق حسابات المؤسسة، ويحدد مجلس الإدارة مكافأة هذا المحاسب ويكون له حقوق مراقب الحسابات في الشركات المساهمة وعليه واجباته.

مادة (١٨)

تسري على المؤسسة فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون أحكام نظامها الذي كانت تسير عليه قبل انتقال ملكيتها للحكومة وقواعد شركات المساهمة الواردة في قانون الشركات التجارية، ويكون لوزير المالية والصناعة في هذه الحدود سلطات الجمعية العمومية المنصوص عليها في النظام المشار اليه أو في القانون سالف الذكر.

مادة (١٩)

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ نشره وعلى وزير المالية والصناعة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه.

أمير الكويت

عبدالله السالم الصباح

صدر في : ٦ صفر ١٣٨٥هـ

الموافق: ٥ جون ١٩٦٥م

قانون رقم (٩) لسنة ١٩٦٧
بتعديل مادة من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥
في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية

نحن صباح السالم الصباح أمير الكويت،

بعد الإطلاع على المواد (٦٢) و(٦٥) و(١٣٣) و (١٥٢) و (١٥٣) من الدستور،

وعلى القانون رقم (٢١) لعام ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية،

وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه،

مادة أولى:

تضاف إلى المادة الثانية من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية فقرة أخيرة نصها:

«ولمجلس الوزراء بقرار منه أن يحصر كل هذه الأغراض أو بعضها في المؤسسة دون غيرها وذلك لمدة عشر سنوات».

مادة ثانية:

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

صباح السالم الصباح

صدر في : ٥ صفر ١٣٨٧هـ

الموافق: ١٤ مايو ١٩٦٧م

قانون رقم (٢٥) لسنة ١٩٨٢ بتعديل المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية

بعد الإطلاع على المواد (٦٥) و(١٣٩) و(١٤٨) و (١٥٦) من الدستور، وعلى القانون رقم (٢١) لعام ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية المعدل بالقانونين رقم (٩) لسنة ١٩٦٧ ورقم (١١٠) لسنة ١٩٧٧،
وعلى القانون رقم (٣١) لسنة ١٩٧٨ بقواعد إعداد الميزانيات العامة والرقابة على تنفيذها والحساب الختامي،
وعلى القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٨١ بربط ميزانية مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية للسنة المالية ١٩٨١، وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة أولى:

يستبدل بنص المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ المشار إليه النص الآتي:
«تبدأ السنة المالية للمؤسسة من أول يوليو من كل عام وتنتهي في آخر يونيو من العام التالي باستثناء السنة المالية التالية للعمل بهذا القانون فتبدأ من أول يناير سنة ١٩٨٢ وتنتهي في نهاية يونيو سنة ١٩٨٣».

مادة ثانية:

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويُعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر السيف في : ٥ جمادى الأولى ١٤٠٢ هـ
الموافق: ١ مارس ١٩٨٢م

مذكرة إيضاحية لمشروع قانون بتعديل المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية

نصت المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية على أن تبدأ السنة المالية للمؤسسة في أول يناير وتنتهي في آخر ديسمبر من كل عام.

وبصدور القانون رقم (٣١) لسنة ١٩٧٨ بقواعد إعداد الميزانيات العامة والرقابة على تنفيذها والحساب الختامي فقد نصت المادة الثالثة منه على أن تبدأ ميزانية الوزارات والإدارات الحكومية والميزانيات الملحقة بها وميزانيات الإدارات العامة والهيئات والمؤسسات العامة ذات الشخصية الاعتبارية المستقلة في أول يوليو من كل عام وتنتهي في آخر يونيو من العام التالي.

وحتى لا يترتب على اختلاف السنة المالية للمؤسسة عن السنة المالية للوزارات الحكومية صعوبات في قياس الدخل القومي خلال فترة زمنية محددة ولتلافي توزيع التعويض الناتج عن زيادة مصروفات المؤسسة عن إيرادتها على أكثر من سنة مالية حكومية فقد رُئي تعديل المادة (١٢) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ المشار إليه بحيث تبدأ السنة المالية للمؤسسة من أول يوليو من كل عام وتنتهي في آخر يونيو من العام التالي.

إلا أنه لما كانت ميزانية المؤسسة عن السنة المالية ١٩٨١ (من ١٩٨١/١/١ إلى ١٩٨١/١٢/٣١) قد صدرت فعلاً بموجب القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٨١ بتاريخ ١٩٨١/٢/٢١ فقد اقتضى الأمر أن ينص في مشروع القانون المرافق على أن تكون السنة المالية التالية لتاريخ العمل به من أول يناير سنة ١٩٨٢ حتى نهاية يونيو سنة ١٩٨٣.

مرسوم بالقانون رقم (١١٨) لسنة ١٩٩٢ بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦هـ، الموافق ٣ من يوليو سنة ١٩٨٦م،

وعلى القانون رقم (٢١) لعام ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والقوانين المعدلة له،

وبناءً على عرض وزير المالية، وبعد موافقة مجلس الوزراء أصدرنا القانون الآتي نصه :

مادة أولى:

يضاف إلى المادة (٥) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ المشار إليه البندان التاليان :

٦ - الاقتراض من الحكومة أو المؤسسات المالية التابعة لها، وعقد القروض وإصدار السندات في الأسواق المالية المحلية والخارجية، وذلك كله بعد موافقة مجلس الوزراء.

٧ - إقراض الشركات التي تشترك في تأسيسها المؤسسة أو تساهم في رأسمالها وكفالة قروضها في مواجهة الغير، وذلك بعد موافقة مجلس الوزراء.

مادة ثانية:

يستبدل بنص المادة (١٣) من القانون المشار إليه النص التالي:

مادة ١٣: يؤول صافي أرباح المؤسسة إلى الحكومة بعد إجراء الاستقطاعات الآتية:

(أ) ١٠ ٪ تقتطع لتكوين احتياطي إجباري، ويوقف هذا الاقتطاع إذا بلغ الاحتياطي نصف قيمة رأس مال المؤسسة.

(ب) ١٠ ٪ تقتطع لتكوين احتياطي عام ويجوز تعديل هذه النسبة بقرار من مجلس الوزراء يصدر بناءً على عرض وزير المالية واقتراح مجلس الإدارة.

وتقوم الحكومة بتغطية خسائرها إن وجدت.

مادة ثالثة:

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويُعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح
رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله السالم الصباح
وزير المالية
ناصر عبدالله الروضان

صدر بقصر بيان في : ٢٥ ربيع الأول ١٤١٣ هـ

الموافق: ٢٢ سبتمبر ١٩٩٢م

مذكرة إيضاحية للمرسوم بالقانون بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية

صدر القانون (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية عندما تجمعت ملكية أسهم المؤسسة في يد الدولة وقد مضى على صدوره ما يقرب من الثلاثين عاماً وهي مدة طويلة في عمر التشريع تطورت خلالها المؤسسة تطوراً كبيراً وأصبحت الحاجة ماسة إلى تطوير هذا التشريع بما يتلاءم مع المتطلبات التي أفرزها التطور، مما اقتضى إدخال بعض التعديلات التي رُئي أنها ضرورية لتسيير أمور المؤسسة.

وتحقيقاً لهذا الغرض أعد مشروع المرسوم بالقانون المرافق بتعديل بعض أحكام القانون المذكور.

وقد تضمن المشروع تعديل المادة الخامسة من القانون الحالي وذلك بإضافة بندين جديدين تسمحان للمؤسسة بالاقتراض من الحكومة والمؤسسات المالية التابعة لها وكذلك عقد القروض وإصدار السندات في الأسواق المالية المحلية والأجنبية وأيضاً بإقراض الشركات التي تشترك في تأسيسها المؤسسة أو تساهم في رأسمالها وكفالة قروضها في مواجهة الغير وكل ذلك بعد موافقة مجلس الوزراء بناءً على عرض وزير المالية.

كذلك فقد رُئي تعديل المادة (١٣) من القانون تمكيناً للمؤسسة من مواجهة التزاماتها المالية غير المتوقعة بأن يُسمح لها بتكوين احتياطي إجباري وآخر احتياطي عام قبل أيلولة صافي أرباح المؤسسة إلى الحكومة وعلى أن تقوم الحكومة بتغطية خسائرها.

القانون وفقاً لآخر تعديل:
*قانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨
في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة

بعد الإطلاع على الدستور،

وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء ديوان المحاسبة والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤ في شأن المناقصات العامة والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والقوانين المعدلة له،

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٦ في شأن احتياطي الأجيال القادمة،

وعلى قانون التأمينات الاجتماعية الصادر بالأمر الأميري بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٩٨ بإلغاء النصوص المانعة من خضوع بعض الهيئات العامة والمؤسسات العامة لرقابة ديوان المحاسبة أو قانون المناقصات العامة،

وعلي القانون رقم ١٩ لسنة ٢٠٠٠ في شأن دعم العمالة الوطنية وتشجيعها للعمل في الجهات غير الحكومية والقوانين المعدلة له،

وعلى قانون الشركات الصادر بالمرسوم بقانون رقم ٢٥ لسنة ٢٠١٢ المعدل بالقانون رقم ٩٧ لسنة ٢٠١٣،
وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه ،

المادة الأولى: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

تعتبر مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية شركة مساهمة باسم (شركة الخطوط الجوية الكويتية) تتولى تنفيذ جميع أغراض المؤسسة، وتؤول إليها جميع الأصول المادية والمعنوية والخصوم، ويستثنى من ذلك حقوق المؤسسة الصادر بها أحكام قضائية ضد الخطوط الجوية العراقية وجمهورية العراق وأية حقوق أخرى مرتبطة بها، وتباشر الشركة تنفيذ هذه الأحكام وتؤول حصيلة تنفيذها إلى الخزانة العامة للدولة.

المادة الثانية: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

لا يجوز السحب أو التنازل بأي وسيلة عن أي امتياز أو حق كان مقرراً لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، وتحتفظ الشركة بهذه الحقوق والامتيازات ويكون لها وحدها حق التصرف فيها وعلى الأخص الحقوق والامتيازات التالية:

١) حقوق النقل وفق القرارات والموافقات المنظمة لها والصادرة من الإدارة العامة للطيران المدني.

٢) أي مزايا تقررها الدولة لشركات الطيران الأخرى.

٣) الإعفاء من الضريبة الجمركية والرسوم الخاصة بقطع غيار الطائرات الخاصة والطائرات المدنية داخل مطار الكويت.

* سبق نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية في العدد رقم ٨٥٧ وتم إعادة نشر القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة بعد إضافة كافة التعديلات عليه في العدد رقم ١٢١٢ بتاريخ الأحد ٨ صفر ١٤٣٦هـ - ٣٠ نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠١٤م – لذا وجب التنويه.

٤) العقود المبرمة بين المؤسسة وبعض الجهات الحكومية والتراخيص الممنوحة لها، وذلك بذات الشروط والأحكام الواردة بها، ويخضع تجديد العقود لإرادة الطرفين المتعاقدين.

المادة الثالثة: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤ - وقد سبق تعديله بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

١ – تتولى الحكومة تغطية خسائر المؤسسة وفقاً لحكم المادة (١٣) من القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ المشار إليه.

٢ – تتولى الدولة - أثناء الفترة الانتقالية وقبل بيع الحصة للمستثمر الاستراتيجي - عملية تطوير الأسطول، ويعاد تقييم أصول وخصوم الشركة بعد عملية تطوير الأسطول وقبل طرحها للبيع.

المادة الرابعة: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

تخصص أسهم الشركة على النحو التالي:

أ – نسبة خمس وثلاثون في المائة (٣٥٪) تطرحها الجهة الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء للبيع بمزايدة علنية عامة بين شركات المساهمة المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأجنبية المتخصصة، سواء كانت شركة واحدة أو تحالفاً بين شركات، وترسى المزايدة على من يقدم أعلى سعر للسهم فوق قيمته الاسمية مضافاً إليه مصاريف التأسيس وعلاوة الإصدار – إن وجدت.

ب – تخصص نسبة عشرون في المائة (٢٠٪) للجهات الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء، ويجوز للجهة الحكومية التخلي عن هذه النسبة أو جزء منها وذلك بطرحها للبيع بالمزاد العلني وفقاً لأحكام البند (أ) من هذه المادة.

ج – نسبة ثلاثة بالمائة (٣٪) يكتتب بها العاملون الكويتيون المنقولون من المؤسسة إلى الشركة، ونسبة إثنان بالمائة (٢٪) يكتتب بها الراغبون من الموظفين السابقين الذين إنتهت خدمتهم من مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية - من غير المشمولين في هذا القانون بالشروط التفضيلية التي يضعها مجلس الوزراء - وما لم يكتتب فيه من هذه النسبة يكتتب بها الراغبون من العاملين الكويتيين المنقولين من المؤسسة إلى الشركة، ولا يحق للمساهمين الذين آلت إليهم أسهم بموجب هذه الفقرة التصرف فيها بالبيع أو التنازل قبل مضي ثلاث سنوات من تاريخ الاكتتاب وقبل سداد قيمة الأسهم بالكامل.

وتطرح الأسهم التي لم يكتتب بها من النسبة الواردة بالبند (ج) أعلاه للاكتتاب العام وفقاً لأحكام البند (د) من هذه المادة.

د – نسبة أربعون في المائة (٤٠٪) تطرح للاكتتاب العام للكويتيين تخصص لكل منهم بعدد ما اكتتب به، فإن جاوز عدد الأسهم المكتتب بها عدد الأسهم المطروحة خصصت جميع الأسهم المطروحة بالتساوي بين جميع المكتتبين، أما إذا لم يغط الاكتتاب كامل الأسهم المطروحة فيطرح ما لم يكتتب به بالمزاد العلني وفقا لأحكام البند (أ) من هذه المادة.

وتؤول حصيلة بيع كافة الأسهم بنسبة خمسين في المائة (٥٠٪) إلى الاحتياطي العام للدولة ونسبة خمسون في المائة (٥٠٪) لاحتياطي الأجيال القادمة.

المادة الرابعة مكرراً: اضيفت بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

يكون للدولة سهم ذهبي في ملكية الشركة التي تأسست وفقا لأحكام هذا القانون، ويترتب على تقرير هذه الميزة إعطاء الدولة قدرة تصويتية تمكنها من الاعتراض على قرارات مجلس الإدارة والجمعية العامة للشركة حماية للمصلحة العامة.

ويصدر قرار من مجلس الوزراء بمنح حقوق السهم الذهبي، ويحدد هذا القرار الميزة التصويتية للسهم الذهبي ومن يمارسها والضوابط والحالات التي تحدد النطاق الذي يكفل حماية المصلحة العامة، ويجب أن ينص على هذه الميزة في عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة، ولا يجوز تعديل الأحكام المتعلقة به إلا بموافقة مجلس الوزراء.

المادة الخامسة: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

العاملون الكويتيون في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية الذين يرغبون بالعمل في الشركة المنصوص عليها في المادة الثالثة من هذا القانون يتم نقلهم إليها، وتلتزم الشركة بضمان المزايا التالية لهم:

١) ألا تقل مدة عقده مع الشركة عن خمس سنوات اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي المنصوص عليها في البند (١) من المادة الرابعة.

٢) الحصول خلال هذه المدة على المرتب والمزايا النقدية والعينية التي كان يحصل عليها في المؤسسة كحد أدنى.

٣) عدم المساس بالمرتب والمزايا النقدية والعينية التي يحصل عليها إذا ما رغبت الشركة في استخدامه بعد انقضاء الخمس سنوات المذكورة.

ويضع مجلس الوزراء القواعد والإجراءات التي تكفل الحصول على هذه المزايا ويقع باطلاً كل اتفاق يتم بين العامل والشركة بالمخالفة للبنود (١، ٢، ٣) من هذه المادة ما لم يكن من شأن هذا الاتفاق أن يحقق للعامل مزايا أكبر.

وعند إنهاء خدمات العاملين الكويتيين الحاصلين على رخصة فنية صادرة من إدارة الطيران المدني والذين أبدوا رغبتهم بالعمل في الشركة – وذلك لغير سبب إلغاء الرخصة الفنية سواء لأسباب فنية أو صحية – يطبق عليهم أحكام البند (١) من المادة السادسة من هذا القانون.

٤) زيادة الحقوق التأمينية المستحقة للعامل بما يعادل إضافة مدة مقدارها ثلاث سنوات، ولا تدخل هذه المدة في حساب مكافأة التقاعد المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة (٢٥) من قانون التأمينات الاجتماعية، وتتحمل الخزانة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

٥) حساب الحقوق التأمينية على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة أو على أساس متوسط مرتبه في الثلاث سنوات الأخيرة من الخدمة أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الاجتماعية أيهما أكبر.

المادة السادسة: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤ - وقد سبق تعديله بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

١ – العاملون الكويتيون في المؤسسة الذين لا يرغبون في الانتقال إلى الشركة عند تأسيسها ولا تنطبق عليهم شروط التقاعد تكفل لهم الدولة وظائف مناسبة في القطاع الحكومي مع وضع برامج تدريبية تؤهلهم للعمل الجديد، على ألا تقل رواتبهم ومزاياهم عما كانوا يتقاضونه بالمؤسسة.

وتحسب الحقوق التأمينية على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الاجتماعية المشار إليه – أيهما أكبر.

٢ – العاملون الكويتيون في المؤسسة الذين لا يرغبون في البقاء بالشركة أو في الانتقال إلى القطاع الحكومي ويستحقون المعاش التقاعدي، يتم منحهم مكافأة نهاية خدمة تعادل المرتب الشامل عن ثلاث سنوات على أساس آخر مرتب كانوا يتقاضونه في المؤسسة.
وتتولى وزارة المالية تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لتنفيذ أحكام المواد الخامسة والسادسة من هذا القانون.

٣ – تزاد الحقوق التأمينية للعامل الذي لا يرغب في الانتقال إلى الشركة أو إلى الحكومة بما يعادل إضافة مدة مقدارها خمس سنوات، أو ما يكمل المدة اللازمة لاستحقاق الحد الأقصى للمعاش التقاعدي أيهما أقل، وتتحمل الخزانة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

واستثناء من البندين (٥) و(٧) من المادة (١٧) من قانون التأمينيات الاجتماعية المشار إليه، يصرف المعاش من تاريخ انتهاء الخدمة متى بلغت مدة الاشتراك القدر المنصوص عليه فيهما.

وتتحمل الخزانة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

المادة السابعة: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

الحد الأدنى لنسبة العمالة الكويتية في الشركة لا تقل عن ٥٠٪ عما كانت عليه في المؤسسة في تاريخ العمل بهذا القانون.

ويصدر المجلس القرارات المناسبة التي تكفل أن تصل شركات الطيران الكويتية الأخرى إلى نسبة العمالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة خلال سبع سنوات من تاريخ العمل بهذا القانون.

ويضع مجلس الوزراء القواعد التي تلتزم بموجبها الشركات العاملة في هذا المجال بتوفير التدريب اللازم للمواطنين الكويتيين للحفاظ على نسبة العاملين منهم في التخصصات النادرة والأعمال الفنية المتخصصة التي يحددها مجلس الوزراء.

المادة الثامنة

يسمح لموظفي الشركات التابعة لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية في حالة رغبتهم في ترك الخدمة بالشركة خلال فترة التحويل بالاختيار بين المزايا المقررة لهم وفقاً للأنظمة المطبقة عليهم والمزايا الممنوحة لموظفي المؤسسة وفقاً للمواد السابقة.

المادة الثامنة مكرراً: أضيفت بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

لا تسري أحكام هذا القانون على من تم تعيينهم بعد صدور المرسوم بالقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢.
ويكون موعد تقديم رغبات العاملين في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والشركات التابعة لها خلال ثلاثة أشهر من تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية.

المادة التاسعة

يصدر مجلس الوزراء اللائحة التنفيذية لهذا القانون خلال تسعين (٩٠) يوماً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

المادة العاشرة: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

يستمر العمل بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ المشار إليه وجميع القرارات والأنظمة الداخلية لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون وقانون الشركات التجارية إلى حين تعديلها أو إلغائها.

المادة العاشرة مكرراً: هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤ - وقد سبق أن أضيفت بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من سبعة أشخاص يعينون بقرار من الوزير الذي يحدده مجلس الوزراء لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة.

كما يحدد مجلس الوزراء الجهة التي تباشر اختصاصات الجمعية العامة العادية وغير العادية للشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية وتعديلاته المشار إليها، إلى أن يتم بيع حصة الشريك الاستراتيجي، وتُلغى المادة الرابعة من المرسوم بالقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢.

ويعين الوزير المعني من بين أعضاء مجلس الإدارة رئيساً، وتنتهي صلاحيات مجلس الإدارة اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي.

ويستمر مجلس الإدارة الحالي في العمل لحين تشكيل مجلس إدارة جديد.

المادة العاشرة مكرراً (أ): هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤ - وقد سبق أن أضيفت بموجب المرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢

يباشر مجلس الإدارة ترتيب أوضاع الشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية المشار إليه، وبشكل أخص ما يلي:

١ – إعداد عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة.

٢ – إعادة الهيكلة المادية والبشرية للشركة.

إعداد الشروط والضوابط الخاصة بالمزاد العلني لبيع حصة الشريك الاستراتيجي، وطريقة اختيار وتأهيل المتقدمين وفق اعتبارات فنية تراعي مبادئ العدالة والشفافية والعلنية وأحدث الممارسات المتعارف عليها في هذا الشأن.

المادة الحادية عشرة

استثناء من أحكام القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٩٨ المشار إليه، تُعفى المؤسسة من الرقابة المسبقة لديوان المحاسبة ومن أحكام قانون المناقصات العامة حتى تاريخ إتمام إجراءات تحويلها إلى شركة مساهمة أو حتى ٢٠٠٩/١٢/٣١ – أيهما أقرب – على أن يقوم مجلس الإدارة بتشكيل لجنة للمناقصات يضع لها الشروط والإجراءات اللازمة لطرح أي مناقصة وكيفية إقرارها ومتابعة إجراءاتها.

المادة الثانية عشرة

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون.

أمير الكويت

صباح الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ محرم ١٤٢٩هـ

الموافق: ٢٩ يناير ٢٠٠٨م

* المذكرة الإيضاحية
للقانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن
تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة

إن التطور الذي شهدته بعد نيلها الاستقلال في أوائل الستينات، قد استلزم امتلاك الدولة للخطوط الجوية الكويتية التي كانت وقتذاك شركة مساهمة، وذلك بقصد النهوض بقطاع النقل الجوي وتطويره لأهميته وحيويته لاقتصاديات الدولة وتوافقاً مع موقع الكويت الجغرافي المتميز، ولهذا تم تحويلها إلى مؤسسة عامة ذات ميزانية مستقلة مع الحرص على احتفاظها بالأسلوب التجاري في ممارسة نشاطها نظراً لما يكفله هذا الأسلوب من المرونة اللازمة لتحقيق أهدافها وأغراضها.

وتحقيقاً لهذا الغرض صدر القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية وتعديلاتها والذي تضمن من بين أمور أخرى النص على التزام الحكومة بتغطية خسائر المؤسسة إن وجدت.

وفي ضوء تطور العمل في مجال النقل الجوي وتزايد المنافسة الإقليمية من جهة، ونظراً لاستكمال المؤسسة لكافة تجهيزاتها واحتياجاتها الفنية والإدارية من جهة أخرى، فضلاً عن تغير أهداف السياسة الاقتصادية خلال المرحلة الحالية والتوجه نحو تحرير النشاط الاقتصادي وتشجيع إسهام القطاع الخاص في تحقيق التنمية الاقتصادية، من ثم أصبحت الحاجة ماسة إلى إعادة النظر في النظام القانوني للمؤسسة بما يتلاءم مع المتطلبات التي أفرزتها التطورات والأهداف المذكورة، وهو الأمر الذي اقتضى التفكير في تحويل المؤسسة إلى شركة مساهمة عامة بما يمنحها المرونة الكافية في الإدارة والتشغيل استهدافاً للتطوير وتحقيق الأرباح من ناحية ويحرر الميزانية العامة من الأعباء المالية الضخمة الناتجة عن الحماية التي تضفيها على المؤسسة من ناحية أخرى، مع العمل على توفير كافة الضمانات للحفاظ على المال العام وعلى حقوق العاملين بالمؤسسة خلال مرحلة التحويل.

وتحقيقاً لهذا الغرض، فقد أعد القانون المرفق في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة.

ونصت المادة الأولى على أن تتولى عملية تقييم جميع أصول المؤسسة مؤسسات استشارية مستقلة متخصصة ذات خبرة عالمية في هذا المجال، يختارها مجلس الوزراء على أن تنظم اللائحة التنفيذية لهذا القانون الإجراءات والأسس التي تلتزم باتباعها في أعمالها على أن تنتهي من مهمتها خلال موعد يحدد في العقود المبرمة معها.

ويعتمد التقييم من مجلس الوزراء بعد مراجعة ديوان المحاسبة، ويُكلف المجلس جهة حكومية بتحويل المؤسسة إلى شركة على أن يعلن عن تأسيس الشركة نهائياً خلال سنتين من تاريخ العمل بهذا القانون.

وضمنت المادة الثانية حقوق المؤسسة ومن ثم الشركة الجديدة، فمنعت السحب والتنازل عن أي امتياز أو حق مقرر للمؤسسة أو لشركاتها مثل الخطوط أو الخدمات الممنوحة لها، ونصت على أن تؤول هذه الامتيازات إلى الشركة الجديدة بعد تأسيسها ويكون لها وحدها حق التصرف فيها ويراعي ألا يؤدي ذلك إلى احتكار الشركة للخدمات الأرضية، كما منع منح مثل هذه الحقوق لشركات منافسة وذلك بأي وسيلة سواء بالبيع أو التأجير أو التشغيل باسم الشركة أو غير ذلك من الوسائل.

* تم نشر استدراك بشأن المذكرة الإيضاحية للقانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في الجريدة الرسمية الكويت اليوم العدد ١٠٣٧ – السنة ٥٧ بتاريخ ٢٠١١/٧/٢٤م.

وقد تضمن القانون في مادته الثالثة تأسيس شركة مساهمة كويتية باسم شركة الخطوط الجوية الكويتية (ش.م.ك) تؤول إليها أصول وخصوم المؤسسة وتحل محلها في تنفيذ أغراضها وفي ما لها من حقوق وما عليها من التزامات، ومن المعلوم أن هذه الحقوق تشمل ما هو مملوك للمؤسسة ذاتها أو ما يتبعها من شركات مملوكة لها ملكية كاملة أو جزئية.

ويحدد رأسمال الشركة في ضوء نتائج التقييم ويتم تقسيمه إلى أسهم لتحديد السعر العادل للسهم.

ونظم القانون في مادته الرابعة عناصر تأسيس الشركة، ونسب توزيع أسهمها بين الفئات التالية: الفئة الأولى نسبة ٣٥٪ تطرح بمزايدة علنية بين الشركات المساهمة الوطنية والأجنبية المتخصصة مع استبعاد شركات الطيران الكويتية القائمة من المشاركة في المزايدة، والفئة الثانية نسبة ٢٠٪ للجهات الحكومية والفئة الثالثة خاصة بالعاملين بالمؤسسة المنقولين إلى الشركة، ولهم نسبة ٥٪ توزع بالتساوي بينهم، وتمنح لهم بضوابط وشروط تفضيلية مثل تحديد نسبة مخفضة للسهم أو مرونة في السداد، والفئة الرابعة وهي ٤٠٪ تطرح للاكتتاب العام للكويتيين.

ونصت أيضاً على أن تؤول حصيلة بيع كافة الأسهم بنسبة ٥٠٪ للاحتياطي العام للدولة ونسبة ٥٠٪ لحساب احتياطي الأجيال القادمة.

كما نظمت المادة الخامسة نقل العاملين الكويتيين بالمؤسسة الراغبين بالعمل في الشركة، بتعاقد لا تقل مدته عن خمس سنوات، ما لم يرغب العامل في مدة أقل، وضمان الدولة لكافة الحقوق المكتسبة للعمالة الكويتية سواءً المرتبات والمزايا النقدية والعينية خلال فترة عمل العامل في الشركة أو الحقوق التأمينية عند تركه للعمل في الشركة، على أن يضع مجلس الوزراء القواعد والإجراءات التي تكفل حصوله على هذه المزايا على الأقل والتي قد تزيد في ضوء اتفاق العامل مع الشركة على الحصول على مزايا أكبر.

كما كفلت زيادة الحقوق التأمينية للعامل بما يعادل إضافة مدة مقدارها ثلاث سنوات، ولا تدخل هذه المدة في حساب مكافأة التقاعد المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة (٢٥) من قانون التأمينات الاجتماعية.

وتتحمل الخزانة العامة الأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند، بالإضافة إلى حساب المعاش التقاعدي على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة أو على أساس متوسط مرتبه في الثلاث سنوات الأخيرة من الخدمة أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الاجتماعية، أيهما أكبر.

كما قضت المادة السادسة بأن العاملين الكويتيين بالمؤسسات الذين لا يرغبون في الانتقال الى الشركة، تكفل لهم الدولة وظائف مناسبة في القطاع الحكومي مع وضع برامج تدريبية مناسبة لهم وألا تقل رواتبهم ومزاياهم عما كانوا يتقاضونه بالمؤسسة، ومن لا يرغب في الانتقال ويستحق معاشاً تقاعدياً يتم منحه مكافأة نهاية خدمة تعادل الراتب الشامل عن ثلاث سنوات على أساس آخر مرتب كان يتقاضاه في المؤسسة.

كما كفلت زيادة الحقوق التأمينية للعامل الذي لا يرغب في الانتقال إلى الشركة أو الحكومة بما يعادل إضافة مدة مقدارها خمس سنوات، أو ما يكمل المدة اللازمة لاستحقاق الحد الأقصى للمعاش التقاعدي، أيهما أقل، وتتحمل الخزانة العامة الأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

أما المادة السابعة من القانون فقضت أنه مع عدم الإخلال بالمادة التاسعة من القانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٠ بشأن دعم العمالة الوطنية، يحدد مجلس الوزراء الحد الأدنى لنسبة العمالة الكويتية في الشركة على ألا تقل عما كانت عليه في

المؤسسة، كما يضع المجلس الشروط التفضيلية والإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا الالتزام، ونصت أيضاً على التزام شركات الطيران الأخرى المرخص لها سابقاً بالخضوع لذات النسبة.

ونصت المادة الثامنة على مد المزايا المقررة للعاملين بالمؤسسة، إلى العاملين بالشركات التابعة للمؤسسة وبذات الشروط.

وأناطت المادة التاسعة بمجلس الوزراء إصدار اللائحة التنفيذية للقانون خلال تسعين يوماً من تاريخ نشره.

كما قضت المادة العاشرة من القانون بإلغاء القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ اعتباراً من تاريخ مباشرة الشركة أعمالها بعد استيفاء إجراءات تأسيسها على أن تستمر المؤسسة في مباشرة أعمالها حتى ذلك التاريخ.

ونصت المادة الحادية عشرة على أن تمنح المؤسسة في مرحلة التقييم صلاحيات العمل دون رقابة سابقة من أجهزة الرقابة المركزية وهي ديوان المحاسبة واللجنة المركزية للمناقصات، وإلى أن تنتهي إجراءات تحويلها إلى شركة أو حتى تاريخ ٢٠٠٩/١٢/٣١، أيهما أقرب، على أن يقوم مجلس الإدارة بتشكيل لجنة للمناقصات يضع لها الشروط والإجراءات اللازمة لطرح أي مناقصات وكيفية إقرارها ومتابعة إجراءاتها.

المرسوم بقانون وفقاً لآخر تعديل :
مرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢ في شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة

- بعد الإطلاع على الدستور،

- وعلى قانون الشركات التجارية الصادر بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم٥ لسنة ١٩٦١ بتنظيم العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والقوانين المعدلة له،

- وعلى قانون التأمينات الاجتماعية الصادر بالأمر الأميري رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٦ بشأن احتياطي الأجيال القادمة،

- وعلى القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٨ بقواعد إعداد الميزانيات العامة والرقابة على تنفيذها والحساب الختامي والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم ٤٧ لسنة ١٩٨٢ بإنشاء الهيئة العامة للإستثمار،

- وعلى القانون رقم ١٩ لسنة ٢٠٠٠ في شأن دعم العمالة الوطنية وتشجيعها للعمل في الجهات غير الحكومية والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٧ في شأن حماية المنافسة،

- وعلى القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة،

- وعلى القانون رقم ٧ لسنة ٢٠١٠ في شأن إنشاء هيئة أسواق المال وتنظيم نشاط الأوراق المالية،

- وعلى القانون رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٠ في شأن تنظيم برامج وعمليات التخصيص،

- وبناء على عرض وزير المواصلات ،

- وبعد موافقة مجلس الوزراء.

- أصدرنا المرسوم بقانون الآتي نصه :

مادة أولى
هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

يستبدل بنصوص المواد الأولى والثانية والثالثة والبند (٢) من المادة السادسة والمادة العاشرة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه النصوص التالية :-

المادة الأولى :

تعتبر مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية شركة مساهمة باسم (شركة الخطوط الجوية الكويتية) تتولى تنفيذ جميع أغراض المؤسسة، وتؤول إليها جميع الأصول المادية والمعنوية والخصوم، ويستثنى من ذلك حقوق المؤسسة الصادر بها أحكام قضائية ضد الخطوط الجوية العراقية وجمهورية العراق وأية حقوق أخرى مرتبطة بها، وتباشر الشركة تنفيذ هذه الأحكام وتؤول حصيلة تنفيذها إلى الخزانة العامة للدولة.

المادة الثانية :

لا يجوز السحب أو التنازل بأي وسيلة عن أي امتياز أو حق كان مقرراً لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، وتحتفظ الشركة بهذه الحقوق والامتيازات ويكون لها وحدها حق التصرف فيها وعلى الأخص الحقوق والامتيازات التالية:

١ - حقوق النقل وفق القرارات والموافقات المنظمة لها والصادرة من الإدارة العامة للطيران المدني.

٢ - أي مزايا تقررها الدولة لشركات الطيران الأخرى.

٣ - الإعفاء من الضريبة الجمركية والرسوم الخاصة بقطع غيار الطائرات الخاصة والطائرات المدنية داخل مطارات الكويت.

٤ - العقود المبرمة بين المؤسسة وبعض الجهات الحكومية والتراخيص الممنوحة لها، وذلك بذات الشروط والأحكام الواردة بها، ويخضع تجديد العقود لإرادة الطرفين المتعاقدين.

المادة الثالثة :

١ - تتولى الحكومة تغطية خسائر المؤسسة وفقاً لحكم المادة (١٣) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ المشار إليه .

٢ - تتولى الدولة - أثناء الفترة الانتقالية وقبل بيع الحصة للمستثمر الاستراتيجي - عملية تطوير الأسطول، ويعاد تقييم أصول وخصوم الشركة بعد عملية تطوير الأسطول وقبل طرحها للبيع .

البند (٢) من المادة السادسة :

العاملون الكويتيون في المؤسسة الذين لا يرغبون في البقاء بالشركة أو في الانتقال إلى القطاع الحكومي ويستحقون المعاش التقاعدي، يتم منحهم مكافأة نهاية خدمة تعادل المرتب الشامل عن ثلاث سنوات على أساس آخر مرتب كانوا يتقاضونه في المؤسسة.
وتتولى وزارة المالية تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لتنفيذ أحكام المواد الخامسة والسادسة من هذا القانون .

المادة العاشرة:

يستمر العمل بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ المشار إليه وجميع القرارات والأنظمة الداخلية لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون وقانون الشركات التجارية إلى حين تعديلها أو إلغائها.

مادة ثانية
هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من سبعة أشخاص يعينون بقرار من الوزير الذي يحدده مجلس الوزراء لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة.

كما يحدد مجلس الوزراء الجهة التي تباشر اختصاصات الجمعية العامة العادية وغير العادية للشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية وتعديلاته المشار إليها، إلى أن يتم بيع حصة الشريك الاستراتيجي. وتُلغى المادة الرابعة من المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢.

ويعين الوزير المعني من بين أعضاء مجلس الإدارة رئيساً، وتنتهي صلاحيات مجلس الإدارة اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي.

ويستمر مجلس الإدارة الحالي في العمل لحين تشكيل مجلس إدارة جديد.

مادة ثالثة

يباشر مجلس الإدارة ترتيب أوضاع الشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية المشار إليه، وبشكل أخص ما يلي:

١ - إعداد عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة.

٢ - إعادة الهيكلة المادية والبشرية للشركة.

٣ - إعداد الشروط والضوابط الخاصة بالمزاد العلني لبيع حصة الشريك الاستراتيجي، وطريقة اختيار وتأهيل المتقدمين وفق اعتبارات فنية تراعي مبادئ العدالة والشفافية والعلنية وأحدث الممارسات المتعارف عليها في هذا الشأن.

مادة رابعة

ألغيت بموجب المادة الأولى من القانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤

مادة خامسة

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم بقانون ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية، ويعرض على مجلس الأمة.

أمير الكويت
صباح الأحمد الجابر الصباح
رئيس مجلس الوزراء
جابر مبارك الحمد الصباح
وزير المواصلات
سالم مثيب أحمد الأذينة

صدر بقصر السيف في: ٦ ذي الحجة ١٤٣٣هـ
الموافق: ٢٢ أكتوبر ٢٠١٢م

مذكرة إيضاحية
للمرسوم بقانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠١٢
في شأن تعديل
بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨
في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية
إلى شركة مساهمة

واجهت عملية تخصيص مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية صعوبات مختلفة تزامنت مع أزمة مالية عالمية وأوضاع سياسية وأمنية غير مستقرة إقليمياً كان لها أبلغ الأثر على حجم الاستثمار المباشر في المنطقة وكذلك على أوضاع قطاع السفر والنقل الجوي، ومن جانب آخر فقد بنى القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه على فلسفة تمثلت في تقييم جميع أصول وخصوم المؤسسة وتأسيس شركة مساهمة ومن ثم نقل جميع الأصول والخصوم إلى الشركة الجديدة، حيث انطوى ذلك على إطالة وصعوبات في الإجراءات الإدارية والقانونية التي تتطلبها عملية التأسيس ونقل الأصول إلى الكيان الجديد.

وتلافياً لذلك فقد تم تعديل بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليها، فتضمنت المادة الأولى من مشروع القانون تعديلاً للمادة الأولى بحيث تعتبر مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية شركة مساهمة باسم (شركة الخطوط الجوية الكويتية) تتولى تنفيذ جميع الأغراض الخاصة بالمؤسسة المنصوص عليها في القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ وتؤول إليها جميع الأصول المادية والمعنوية والخصوم باستثناء حقوق المؤسسة الصادر بها أحكام قضائية ضد الخطوط الجوية العراقية وجمهورية العراق وأية حقوق أخرى مرتبطة بها، وتباشر الشركة تنفيذ هذه الأحكام وتؤول حصيلة تنفيذها إلى الخزانة العامة للدولة.

كما عدلت المادة الثانية من ذات القانون بحيث تحتفظ الشركة بالحقوق والامتيازات التي كانت مقررة للمؤسسة ومنها:

١ – أي مزايا تقررها الدولة لشركات الطيران الأخرى.

٢ – الإعفاء من الضريبة الجمركية والرسوم الخاصة بقطع غيار الطائرات الخاصة والطائرات المدنية داخل مطارات الكويت.

٣ – العقود المبرمة بين المؤسسة وبعض الجهات الحكومية والتراخيص الممنوحة لها، وذلك بذات الشروط والأحكام الواردة بها، ويخضع تجديد العقود لإرادة الطرفين المتعاقدين.

وتضمن تعديل المادة الثالثة أن تتولى الحكومة تغطية خسائر المؤسسة إعمالاً لحكم المادة (١٣) من القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية التي تقضي بأن تقوم الحكومة بتغطية خسائر المؤسسة إن وجدت.

كما عُدل البند (٢) من المادة السادسة بحيث يتم منح العاملين الكويتيين الذين لا يرغبون في البقاء بالشركة أو في الانتقال إلى القطاع الحكومي ويستحقون معاشاً تقاعدياً مكافأة نهاية خدمة تعادل المرتب الشامل عن ثلاث سنوات على أساس آخر مرتب كانوا يتقاضونه في المؤسسة، على أن تتولى وزارة المالية تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لتنفيذ أحكام المواد الخامسة والسادسة والثامنة من القانون.

وعدلت المادة العاشرة بحيث يستمر العمل بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ المشار إليه وجميع القرارات والأنظمة الداخلية لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون وقانون الشركات التجارية إلى أن يتم تعديلها أو إلغاؤها بالأداة التشريعية المقررة لذلك.

وناطت المادة الثانية من القانون بوزير المواصلات تعيين مجلس إدارة للشركة مكون من سبعة أشخاص يتولى إدارتها لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة على أن تنتهي صلاحيات مجلس الإدارة اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي.

وقضت المادة الثالثة بأن يباشر مجلس إدارة الشركة ترتيب أوضاعها وفقاً لقانون الشركات التجارية المشار إليه، وعلى الأخص إعداد عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة وإعادة الهيكلة المادية والبشرية للشركة، وإعداد الشروط والضوابط الخاصة بالمزاد العلني لبيع حصة الشريك الاستراتيجي.

كما أسندت المادة الرابعة من القانون لمجلس إدارة الهيئة العامة للاستثمار مباشرة اختصاصات الجمعية العامة العادية وغير العادية للشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية المشار إليه وذلك إلى أن يتم بيع حصة الشريك الاستراتيجي.

ونظراً لما آلت إليه أوضاع مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية نتيجة تقادم أسطولها الجوي، وكثرة الأعطال الفنية التي أصابت بعض طائراتها نتيجة لقدمها مما أعاق تشغيلها بالشكل الأمثل وأدى إلى تردد شركات التأمين عن تقديم التغطية التأمينية للطائرات كما تسبب في وقف تشغيل الطائرات الأمر الذي أحرج المؤسسة ودولة الكويت أمام جمهور المسافرين والجهات الأخرى المتضررة من هذا الوقف.

بالإضافة إلى ما تقدم فقد توقفت بعض الشركات في المطارات الأوروبية عن تقديم خدمات الصيانة والفحوص الفنية لبعض الطائرات لعدم توافر قطع غيارها في الأسواق وعدم قدرة المؤسسة على الالتزام بمواعيد تشغيل الرحلات واستمرار تفاقم الخسائر التشغيلية وانخفاض ثقة العملاء في المؤسسة، ولعدم تناسب وضع طائرات المؤسسة مع مكانة ووضع دولة الكويت.

ونظراً لأن هذا التشريع قد فرضته الضرورات الملحة السالف بيانها، وما أسفر عنه الواقع العملي فقد رؤى إصداره وفق حكم المادة (٧١) من الدستور.

قانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤
بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨
في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية
إلى شركة مساهمة وتعديل المرسوم بالقانون
رقم(٢٢) لسنة ٢٠١٢ بشأن تعديل بعض أحكام
القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل
مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة

- بعد الإطلاع على الدستور،

- وعلى القانون رقم (٥) لسنة ١٩٦١ بتنظيم العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والقوانين المعدلة له،

- وعلى قانون التأمينات الاجتماعية الصادر بالأمر الأميري رقم (٦١) لسنة ١٩٧٦ والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ بشأن احتياطي الأجيال القادمة،

- وعلى القانون رقم (٣١) لسنة ١٩٧٨ بقواعد إعداد الميزانيات العامة والرقابة على تنفيذها والحساب الختامي والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم (٤٧) لسنة ١٩٨٢ بإنشاء الهيئة العامة للاستثمار،

- وعلى القانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٠ في شأن دعم العمالة الوطنية وتشجيعها للعمل في الجهات غير الحكومية والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم (١٠) لسنة ٢٠٠٧ في شأن حماية المنافسة والقوانين المعدلة له،

- وعلى القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة،

- وعلى القانون رقم (٦) لسنة ٢٠١٠ في شأن العمل في القطاع الأهلي،

- وعلى القانون رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ في شأن إنشاء هيئة أسواق المال وتنظيم نشاط الأوراق المالية،

- وعلى القانون رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٠ في شأن تنظيم برامج وعمليات التخصيص،

- وعلى المرسوم بقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ في شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة،

- وعلى المرسوم بقانون رقم (٢٣) لسنة ٢٠١٢ بالموافقة على اتفاق تسوية بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية العراق،

- وعلى المرسوم بقانون رقم (٢٥) لسنة ٢٠١٢ بإصدار قانون الشركات والقوانين المعدلة له،

- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه،

(مادة أولى)

أولاً: يستبدل بنص المادة الثانية من المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ المشار إليه النص التالي:

«يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من سبعة أشخاص يعينون بقرار من الوزير الذي يحدده مجلس الوزراء لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة.

كما يحدد مجلس الوزراء الجهة التي تباشر اختصاصات الجمعية العامة العادية وغير العادية للشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية وتعديلاته المشار إليها، إلى أن يتم بيع حصة الشريك الاستراتيجي. وتلغى المادة الرابعة من المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢.

ويعين الوزير المعني من بين أعضاء مجلس الإدارة رئيساً، وتنتهي صلاحيات مجلس الإدارة اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي.

ويستمر مجلس الإدارة الحالي في العمل لحين تشكيل مجلس إدارة جديد».

ثانياً: يستبدل بالتعديل الوارد في المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ على المادة الثالثة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ النص التالي:

١ -«تتولى الحكومة تغطية خسائر المؤسسة وفقاً لحكم المادة (١٣) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ المشار إليه.

٢ - تتولى الدولة - أثناء الفترة الانتقالية وقبل بيع الحصة للمستثمر الاستراتيجي - عملية تطوير الأسطول، ويعاد تقييم أصول وخصوم الشركة بعد عملية تطوير الأسطول وقبل طرحها للبيع».

(مادة ثانية)

يستبدل بنصوص البنود (أ) و(ج) من المادة الرابعة، والبند (١) من المادة الخامسة، والفقرة الأولى من المادة السابعة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه النصوص التالية:

أولاً: البند (أ) من المادة الرابعة:

«أ- نسبة خمس وثلاثون في المائة (٣٥٪) تطرحها الجهة الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء للبيع بمزايدة علنية عامة بين شركات المساهمة المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأجنبية المتخصصة، سواء كانت شركة واحدة أو تحالفاً بين شركات، وترسي المزايدة على من يقدم أعلى سعر للسهم فوق قيمته الاسمية مضافاً إليه مصاريف التأسيس وعلاوة الإصدار - إن وجدت».

ثانياً: البند (ج) من المادة الرابعة:

«ج- نسبة ثلاثة بالمائة (٣٪) يكتتب بها العاملون الكويتيون المنقولون من المؤسسة إلى الشركة، ونسبة إثنان بالمائة (٢٪) يكتتب بها الراغبون من الموظفين السابقين الذين انتهت خدمتهم من مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية - من غير المشمولين في هذا القانون بالشروط التفضيلية التي يضعها مجلس الوزراء- وما لم يكتتب فيه من هذه النسبة يكتتب بها الراغبون من العاملين الكويتيين المنقولين من المؤسسة إلى الشركة ، ولا يحق للمساهمين الذين آلت إليهم أسهم بموجب هذه الفقرة، التصرف فيها بالبيع أو التنازل قبل مضي ثلاث سنوات من تاريخ الإكتتاب وقبل سداد قيمة الأسهم بالكامل.

وتطرح الأسهم التي لم يكتتب بها من النسبة الواردة بالبند (ج) أعلاه للاكتتاب العام وفقاً لأحكام البند (د) من هذه المادة».

ثالثاً: البند (١) من المادة الخامسة:

«١ - ألا تقل مدة عقده مع الشركة عن خمس سنوات اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي المنصوص عليها في البند (١) من المادة الرابعة».

رابعاً: الفقرة الأولى من المادة السابعة:

«الحد الأدنى لنسبة العمالة الكويتية في الشركة لا تقل عن ٥٠٪ عما كانت عليه في المؤسسة في تاريخ العمل بهذا القانون».

(مادة ثالثة)

تضاف مادة جديدة برقم (٤ مكرراً)، وفقرة جديدة إلى البند (٣) من المادة الخامسة، وفقرة جديدة إلى البند (١) والبند (٣) من المادة السادسة، ومادة جديدة برقم (٨ مكرراً) إلى القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه نصوصهم التالية:

أولاً: (مادة ٤ مكرراً):

«يكون للدولة سهم ذهبي في ملكية الشركة التي تأسست وفقاً لأحكام هذا القانون، ويترتب على تقرير هذه الميزة إعطاء الدولة قدرة تصويتية تمكنها من الاعتراض على قرارات مجلس الإدارة والجمعية العامة للشركة حماية للمصلحة العامة.

ويصدر قرار من مجلس الوزراء بمنح حقوق السهم الذهبي، ويحدد هذا القرار الميزة التصويتية للسهم الذهبي ومن يمارسها والضوابط والحالات التي تحدد النطاق الذي يكفل حماية المصلحة العامة، ويجب أن ينص على هذه الميزة في عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة، ولا يجوز تعديل الأحكام المتعلقة به إلا بموافقة مجلس الوزراء».

ثانياً: فقرة جديدة إلى البند (٣) من المادة الخامسة:

«عند إنهاء خدمات العاملين الكويتيين الحاصلين على رخص فنية صادرة من إدارة الطيران المدني والذين أبدوا رغبتهم بالعمل في الشركة - وذلك لغير سبب إلغاء الرخصة الفنية سواء لأسباب فنية أو صحية - يطبق عليهم أحكام البند (١) من المادة السادسة من هذا القانون».

ثالثاً: فقرة جديدة إلى البند (١) من المادة السادسة:

«وتحسب الحقوق التأمينية على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الإجتماعية المشار إليه - أيهما أكبر».

رابعاً: فقرة جديدة إلى البند (٣) من المادة السادسة:

«واستثناء من البندين (٥) و(٧) من المادة (١٧) من قانون التأمينات الاجتماعية المشار إليه، يصرف المعاش من تاريخ انتهاء الخدمة متى بلغت مدة الاشتراك القدر المنصوص عليه فيهما.

وتتحمل الخزانة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند».

خامساً: (مادة ٨ مكرراً):

«لا تسري أحكام هذا القانون على من تم تعيينهم بعد صدور المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢.

ويكون موعد تقديم رغبات العاملين في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والشركات التابعة لها خلال ثلاثة أشهر من تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية».

(مادة رابعة)

مادة تنفيذية

على الوزير المختص إعادة نشر القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ بتعديلاته وفقاً للمرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢، ووفق ما جاء في هذا القانون في الجريدة الرسمية، وتعطى المواد (الثانية) و (الثالثة) من المرسوم بالقانون المشار إليه أرقام (العاشرة مكرراً)، (العاشرة مكرراً أ)، في ترتيب تسلسل مواد القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨.

(مادة خامسة)

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية، وذلك فيما عدا البند (٣) من المادة السادسة المعدل بهذا القانون فيعمل به من تاريخ انتهاء الخدمة بالمؤسسة.

أمير الكويت

صباح الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٣ ربيع الآخر ١٤٣٥هـ
الموافق: ٢٣ فبراير ٢٠١٤م

المذكرة الإيضاحية
للقانون رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٤
بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨
في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية
إلى شركة مساهمة وتعديل المرسوم بالقانون
رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ بشأن تعديل بعض أحكام
القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل مؤسسة
الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة

تمر مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية بمرحلة انتقالية تجاه تحولها من مؤسسة عامة إلى شركة مساهمة، وتواجهها صعوبات أبرزها الصعوبة المالية التي تجعلها عاجزة عن القيام بمهامها ككيان اقتصادي له طابع قومي مما يستلزم تدخل الدولة لدعمها مادياً وقانونياً لتحقيق هدف التحول، ولذا أجريت التعديلات التالية:

مادة أولى: يستبدل بنص المادة الثانية من المرسوم بالقانون رقم (٢٢) سنة ٢٠١٢ المشار إليه، ونص المادة الثالثة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المعدلة بالمرسوم بقانون المشار إليه النصان التاليان:

أولاً: المادة الثانية من المرسوم بالقانون (٢٢) لسنة ٢٠١٢ نصت على أن يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من سبعة أشخاص، يعينون بقرار من الوزير الذي يحدده مجلس الوزراء لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة، كما يحدد مجلس الوزراء الجهة التي تباشر اختصاصات الجمعية العامة العادية وغير العادية للشركة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية وتعديلاته المشار إليها إلى أن يتم بيع حصة الشريك الاستراتيجي، وتلغى المادة الرابعة من المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢.

ويعين الوزير المعني من بين أعضاء مجلس الإدارة رئيساً، وتنتهي صلاحيات مجلس الإدارة اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الإستراتيجي، ويستمر مجلس الإدارة الحالي في العمل لحين تشكيل مجلس إدارة جديد.

ثانياً: المادة الثالثة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المعدلة بالمرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢:

١ - تتولى الحكومة تغطية خسائر المؤسسة وفقاً لحكم المادة (١٣) من القانون رقم (٢١) لسنة ١٩٦٥ المشار إليه.

٢ - تتولى الدولة، أثناء الفترة الانتقالية وقبل بيع الحصة للمستثمر الاستراتيجي، عملية تطوير الأسطول ويعاد تقييم أصول وخصوم الشركة بعد عملية تطوير الأسطول وقبل طرحها للبيع.

مادة ثانية: يستبدل بنصوص البنود (أ) و (ج) من المادة الرابعة و (١) من المادة الخامسة والفقرة الأولى من المادة السابعة من القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه النصوص التالية:

أولاً: البند (أ) من المادة الرابعة: بحيث تطرح الجهة الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء نسبة خمس وثلاثون في المائة (٣٥٪) من أسهم الشركة للبيع بمزايدة علنية عامة بين شركات المساهمة المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأجنبية المتخصصة، سواء كانت شركة واحدة أو تحالفاً بين شركات، وترسى المزايدة على من يقدم أعلى سعر للسهم فوق قيمته الاسمية مضافاً إليه مصاريف التأسيس وعلاوة الإصدار، إن وجدت.

ثانياً: البند (ج) من المادة الرابعة : بحيث تخصص نسبة ٣ ٪ (ثلاثة بالمائة) يكتتب بها العاملون الكويتيون المنقولون من المؤسسة إلى الشركة، ونسبة ٢ ٪ (اثنان بالمائة) يكتتب بها الراغبون من الموظفين السابقين الذين انتهت خدمتهم من مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، من غير المشمولين في هذا القانون بالشروط التفضيلية التي يضعها مجلس الوزراء، وما لم يكتتب من هذه النسبة يكتتب بها الراغبون من العاملين الكويتيين المنقولين من المؤسسة إلى الشركة، ولا يحق للمساهمين الذين آلت إليهم أسهم بموجب هذه الفقرة التصرف فيها بالبيع أو التنازل قبل مضي ثلاث سنوات من تاريخ الاكتتاب وقبل سداد قيمة الأسهم بالكامل.

وتطرح ا لأسهم التي لم يكتتب بها من النسبة الواردة بالبند (ج) أعلاه للاكتتاب العام وفقاً لأحكام البند (د) من هذه المادة.

ثالثاً: البند (١) من المادة الخامسة: بحيث ألا تقل مدة عقده مع الشركة عن خمس سنوات اعتباراً من تاريخ بيع حصة الشريك الاستراتيجي المنصوص عليها في البند (١) من المادة الرابعة.

رابعاً: الفقرة الأولى من المادة السابعة: تنص على أن الحد الأدنى لنسبة العمالة الكويتية في الشركة لا تقل عن ٥٠ ٪ عما كانت عليه في المؤسسة في تاريخ العمل بهذا القانون.

المادة الثالثة: إحتوت على إضافات جديدة إلى القانون الحالي وفقاً لما يلي: مادة جديدة برقم (٤ مكرراً)، وفقرة جديدة إلى البند (٣) من المادة الخامسة، وفقرة جديدة إلى البند (١) والبند (٣) من المادة السادسة، ومادة جديدة برقم (٨ مكرراً) إلى القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ المشار إليه وجاءت كالآتي:

أولاً: (مادة ٤ مكرراً): يكون للدولة سهماً ذهبياً في ملكية الشركة، ويحدد بقرار من مجلس الوزراء الميزة التصويتية للسهم الذهبي ومن يمارسها والضوابط والحالات التي تحدد النطاق الذي يكفل حماية المصلحة العامة، ويجب أن ينص على هذه الميزة في عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة، ولا يجوز تعديل الأحكام المتعلقة به إلا بموافقة مجلس الوزراء، وبما لا يقلل أو يلغي الميزة التصويتية التي قررها القانون للسهم الذهبي في الفقرة الأولى من المادة.

ثانياً: فقرة جديدة إلى البند (٣) من المادة الخامسة: بحيث يراعى عند إنهاء خدمات العاملين الكويتيين الحاصلين على رخص فنية صادرة من إدارة الطيران المدني والذين أبدوا رغبتهم بالعمل في الشركة - وذلك لغير سبب إلغاء الرخصة الفنية سواء لأسباب فنية أو صحية - أن يطبق عليهم أحكام البند (١) من المادة السادسة من هذا القانون.

ثالثاً: فقرة جديدة إلى البند (١) من المادة السادسة: بحيث تحسب الحقوق التأمينية على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة، أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الاجتماعية المشار إليه، أيهما أكبر.

رابعاً: فقرة جديدة إلى البند (٣) من المادة السادسة: بالاستثناء من البندين (٥) و (٧) من المادة (١٧) من قانون التأمينات الاجتماعية المشار إليه، يصرف المعاش من تاريخ انتهاء الخدمة، متى بلغت مدة الاشتراك القدر المنصوص عليه فيهما، وتتحمل الخزانة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

خامساً: (مادة ٨ مكرراً) لا تسري أحكام هذا القانون على من تم تعيينهم بعد صدور المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢.

ويكون موعد تقديم رغبات العاملين في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والشركات التابعة لها، وفقاً لما جاء في المواد (٥، ٨،٦) من هذا القانون، خلال ثلاثة أشهر من تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية.

وأضيفت المادة الرابعة حيث إن قانون مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية مر بمراحل متعددة في تعديله وأصبحت نصوصه متناثرة بين ثلاثة قوانين الأول (٢١) لسنة ١٩٦٥ ثم القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ والمرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ ثم القانون الحالي، لذا كان من المهم أن يعاد نشر قانون موحد يضم ما انتهت إليه هذه القوانين المتعاقبة فيما تضمنته من تنظيم لعمل شركة الخطوط الجوية الكويتية، وبهذا ضمن القانون نصاً تنفيذياً في المادة الرابعة يلزم الوزير المختص إعادة نشر قانون شركة الخطوط الجوية الكويتية كما انتهى إليه القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ والتعديلات اللاحقة عليه وإعطاء المواد الثانية والثالثة من المرسوم بالقانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠١٢ أرقام تسلسل جديدة بقصد دمجها في القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨.

ونصت المادة الخامسة على قواعد تطبيق نصوصه، بحيث يعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية، وذلك فيما عدا البند (٣) من المادة السادسة المعدل بهذا القانون، فيعمل به من تاريخ انتهاء الخدمة بالمؤسسة.

الفصل الثاني:
شركة طيران الجزيرة

المرسوم وفقاً لآخر تعديل
مرسوم رقم (٨٩) لسنة ٢٠٠٤
بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية
باسم شركة طيران الجزيرة (شركة مساهمة كويتية عامة)

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى قانون الشركات التجارية الصادر بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له، وعلى عقد التأسيس والنظام الأساسي لشركة طيران الجزيرة (شركة مساهمة كويتية عامة)، وبناءٍ على عرض وزير التجارة والصناعة، وبعد موافقة مجلس الوزراء رسمنا بالآتي:

مادة أولى:

يرخص للسادة:

أولاً	شركة التجهيز والمبادلات التجارية	طرف أول
ثانياً	شركة الخليج الهندسية	طرف ثانٍ
ثالثاً	الشركة الكويتية التطبيقية لشبكات المعلومات	طرف ثالث
رابعاً	شركة المربع العقارية	طرف رابع
خامساً	شركة عبدالعزيز وجاسم التجارية	طرف خامس
سادساً	شركة بيت الاستثمار العالمي	طرف سادس
سابعاً	شركة مشاريع بودي	طرف سابع
ثامناً	الشركة المشتركة لمواد البناء	طرف ثامن
تاسعاً	شركة الإمارة للتجارة والمقاولات	طرف تاسع
عاشراً	شركة الناشر للطباعة	طرف عاشر
حادي عشر	شركة كواكسل لاستشارات الكمبيوتر	طرف حادي عشر
ثاني عشر	عادل محمد السميط	طرف ثاني عشر
ثالث عشر	مشعل عبدالكريم عبدالله الأصقة	طرف ثالث عشر
رابع عشر	يعقوب صالح الشرهان	طرف رابع عشر
خامس عشر	صالح سليمان الهويدي	طرف خامس عشر
سادس عشر	فضل عقاب الخطيب	طرف سادس عشر
سابع عشر	بسمة جاسم مرزوق بودي	طرف سابع عشر
ثامن عشر	محمد ناصر الفوزان	طرف ثامن عشر

تاسع عشر	عدنان مساعد العجيل	طرف تاسع عشر
عشرون	مصطفى جاسم بودي	طرف عشرون
حادي وعشرون	فرح جاسم مرزوق بودي	طرف حادي وعشرون
ثانٍ وعشرون	عدنان صالح يعقوب الشرهان	طرف ثانٍ وعشرون
ثالث وعشرون	يوسف أحمد الجلاهمة	طرف ثالث وعشرون
رابع وعشرون	عبدالله علي أكبر بستكي	طرف رابع وعشرون
خامس وعشرون	أسامة عبدالله بستكي	طرف خامس وعشرون
سادس وعشرون	أحمد إسماعيل بهبهاني	طرف سادس وعشرون
سابع وعشرون	أحمد يوسف بهبهاني	طرف سابع وعشرون
ثامن وعشرون	شركة فارو العالمية للخدمات والاستشارات	طرف ثامن وعشرون
تاسع وعشرون	سارة توفيق النصار	طرف تاسع وعشرون
ثلاثون	رولا عبدالله دشتي	طرف ثلاثون
حادي وثلاثون	محمد غانم الأرملي	طرف حادي وثلاثون
ثانٍ وثلاثون	شريف جاسم بن العيسى	طرف ثانٍ وثلاثون
ثالث وثلاثون	مؤسسة شعاع لمواد البناء	طرف ثالث وثلاثون
رابع وثلاثون	ناصر خليفة العسعوسي	طرف رابع وثلاثون
خامس وثلاثون	زيد عقاب محمد الخطيب	طرف خامس وثلاثون
سادس وثلاثون	جاسم مرزوق بودي	طرف سادس وثلاثون
سابع وثلاثون	منذر أحمد الجلاهمة	طرف سابع وثلاثون
ثامن وثلاثون	نورية يوسف صالح الحميضي	طرف ثامن وثلاثون
تاسع وثلاثون	محمد صالح يعقوب الشرهان	طرف تاسع وثلاثون
أربعون	جاسم مصطفى بودي	طرف أربعون
حادي وأربعون	أنور صالح يعقوب الشرهان	طرف حادي وأربعون
ثانٍ وأربعون	غنيمة مصطفى جاسم بودي	طرف ثانٍ وأربعون
ثالث وأربعون	شيخة محمد ثنيان الغانم	طرف ثالث وأربعون

رابع وأربعون	مها جبر محمد الجلاهمة	طرف رابع وأربعون
خامس وأربعون	أحمد مصطفى بودي	طرف خامس وأربعون
سادس وأربعون	طارق أحمد الجلاهمة	طرف سادس وأربعون
سابع وأربعون	عائشة مرزوق بودي	طرف سابع وأربعون
ثامن وأربعون	مساعد سليمان الهويدي	طرف ثامن وأربعون
تاسع وأربعون	تهاني محمد عبدالله المطير	طرف تاسع وأربعون
خمسون	عبدالله ناصر خليفة العسعوسي	طرف خمسون
حادي وخمسون	هدى عبدالله الورع	طرف حادي وخمسون
ثانٍ وخمسون	فريد فوزان عبدالله السابج	طرف ثانٍ وخمسون
ثالث وخمسون	وفاء عبدالرحمن المشعان	طرف ثالث وخمسون
رابع وخمسون	مروان مرزوق بودي	طرف رابع وخمسون
خامس وخمسون	صلاح سالم زايد المرطاء	طرف خامس وخمسون
سادس وخمسون	وائل سليمان الهويدي	طرف سادس وخمسون
سابع وخمسون	وليد خالد الدريعي	طرف سابع وخمسون
ثامن وخمسون	ناصر فراج العبيدي	طرف ثامن وخمسون
تاسع وخمسون	سلام محمد الحساوي	طرف تاسع وخمسون
ستون	عبدالله ناصر العبيدي	طرف ستون
حادي وستون	محمد ناصر العبيدي	طرف حادي وستون
ثانٍ وستون	مشاري يوسف النيباري	طرف ثانٍ وستون
ثالث وستون	محمد جاسم الشريدة	طرف ثالث وستون
رابع وستون	خالد خالد الدريعي	طرف رابع وستون
خامس وستون	ماجدة سلطان الماجد	طرف خامس وستون
سادس وستون	عبدالله عبدالمحسن الشطي	طرف سادس وستون
سابع وستون	سارة جاسم بودي	طرف سابع وستون
ثامن وستون	بندر مفلح ضاحي الحواس	طرف ثامن وستون

تاسع وستون	محمد علي ذاير العتيبي	طرف تاسع وستون
سبعون	عائشة يوسف أحمد الجلاهمة	طرف سبعون
حادي وسبعون	مرزوق جاسم بودي	طرف حادي وسبعون
ثانٍ وسبعون	عبدالعزيز جاسم بودي	طرف ثانٍ وسبعون
ثالث وسبعون	عبدالله علي أحمد فيلكاوي	طرف ثالث وسبعون
رابع وسبعون	حمود راشد سعيد الراجحي	طرف رابع وسبعون
خامس وسبعون	بدر أحمد علي القبندي	طرف خامس وسبعون
سادس وسبعون	غادة صالح حمد العثمان الخضير	طرف سادس وسبعون
سابع وسبعون	باسل خالد سليمان الجارالله	طرف سابع وسبعون
ثامن وسبعون	شركة صافي الدولية للتجارة العامة	طرف ثامن وسبعون

في أن يؤسسوا في الكويت، شركة مساهمة كويتية عامة باسم (شركة طيران الجزيرة) برأس مال مقداره ١٠,٠٠٠,٠٠٠ د.ك (عشرة ملايين دينار كويتي).

مادة ثانية:

على المؤسسين المشار إليهم في المادة السابقة الالتزام بأحكام عقد تأسيس الشركة المذكورة ونظامها الأساسي المرافقين لهذا المرسوم وعليهم الالتزام بأحكام قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له وسائر القوانين الأخرى النافذة.

مادة ثالثة:

لا يمنح هذا الترخيص للشركة المذكورة أي احتكار أو امتياز ولا تترتب عليه أية مسؤولية على الحكومة.

مادة رابعة:

على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح
رئيس مجلس الوزراء
صباح الأحمد الجابر الصباح
وزير التجارة والصناعة
عبدالله عبدالرحمن الطويل

صدر بقصر بيان في: ٢٤ صفر ١٤٢٥هـ
الموافق: ١٤ أبريل ٢٠٠٤م.

وزارة العدل
إدارة التسجيل العقاري والتوثيق
شركة طيران الجزيرة
شركة مساهمة كويتية عامة
عقد التأسيس

إنه في يوم الأربعاء ١٢ من محرم ١٤٢٥هـ
الموافق: ٣/٣/٢٠٠٤م.
لدي أنا: هيام عبدالله المحري – الموثقة بالإدارة.
حضر:
أولاً: شركة التجهيز والمبادلات التجارية – صالح سليمان الهويدي وشريكه – شركة ذات مسؤولية محدودة الموثق عقد تأسيسها برقم ١٢٩/أ/ جلد (١) بتاريخ١٩٨٠/٤/١٤م (خارج الإدارة)، والمعدلة بعدة عقود آخرها العقد الرسمي الموثق برقم ١٨٤٦ جلد (١) بتاريخ١٩٩٧/٩/١٤م، ويمثلها في التوقيع صالح سليمان صالح الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم: (٢٦٠٠٨٠٢٠٠٩٨٥) بصفته شريكاً ومديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة.

طرف أول بصفته

ثانياً: شركة الخليج الهندسية – شركة مساهمة كويتية مقفلة – والموثق عقد تأسيسها برقم (٥٢٤٣) جلد (١) بتاريخ٢٠٠٣/١١/١م، ويمثلها في التوقيع أحمد مصطفى جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم: (٢٦٥١٢٣٠٠٠٠٣٩) بصفته رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب للشركة بموجب شهادة لمن يهمه الأمر صادرة من وزارة التجارة والصناعة برقم ١٧١٢ بتاريخ٢٠٠٤/١/١٣ والمرفقة بأصل هذا العقد.

طرف ثانٍ بصفته

ثالثاً: الشركة الكويتية التطبيقية لشبكات المعلومات – شركة مساهمة كويتية مقفلة – والموثق عقد تأسيسها برقم (٣٠٩٨) جلد (١) بتاريخ٢٠٠١/٨/٢٦م، ويمثلها في التوقيع صالح سليمان صالح الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠٠٨٠٢٠٠٩٨٥ بصفته رئيس مجلس إدارة للشركة بموجب شهادة لمن يهمه الأمر صادرة من وزارة التجارة والصناعية برقم ٦٥٠١ بتاريخ٢٠٠٤/٢/٢٣ والمرفقة بأصل هذا العقد.

طرف ثالث بصفته

رابعاً: شركة المربع العقارية جاسم مرزوق بودي وشركاه – شركة ذات مسؤولية محدودة – والموثق عقد تأسيسها برقم ١٦٣/ء/ جلد (١) بتاريخ١٩٨٢/١/٢٣، ويمثلها في التوقيع جاسم مرزوق جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢ بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة.

طرف رابع بصفته

خامساً: شركة عبدالعزيز وجاسم التجارية جاسم مرزوق بودي وشركاه – شركة ذات مسؤولية محدودة – والموثق عقد تأسيسها برقم (٢١) جلد (١٤) بتاريخ١٩٩٤/٩/١١م، ويمثلها في التوقيع جاسم مرزوق بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢ بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة بموجب عقد التعديل الموثق برقم (٢٥٩٨) جلد (١) بتاريخ٢٠٠٣/٦/١١م.

طرف خامس بصفته

سادساً: شركة بيت الاستثمار العالمي – شركة مساهمة كويتية مقفلة – موثق عقد تأسيسها برقم ١٢٩٠ جلد (١) بتاريخ١٩٩٨/٦/١٥م، ويمثلها في التوقيع مها خالد الغنيم – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٣٢٨١٠٠٨ بصفتها نائب رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب وينوب عنها ويمثلها في التوقيع بدر عبدالله أحمد السميط – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٥١٢٨٠٠٠٧٦ للشركة بموجب شهادة لمن يهمه الأمر صادرة من وزارة التجارة والصناعة برقم ١٢٢٣٤١ بتاريخ٢٠٠٣/٣/٢١ والمرفقة بأصل هذا العقد.

طرف سادس بصفته

سابعاً: شركة مشاريع بودي مصطفى جاسم بودي وشركاه والموثق عقد تأسيسها برقم (٢٠) جلد ٤٠٣ بتاريخ١٩٩٤/٧/١٧م والمعدلة بموجب عدة عقود آخرها العقد الموثق برقم ٢٠٠٨ جلد (١) بتاريخ١٩٩٧/١٠/١م، ويمثلها في التوقيع مروان مرزوق بودي بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة وينوب عنه جاسم مرزوق بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٣) جلد (٦٨١) بتاريخ١٩٩٤/١١/١٦ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذاً قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سابع بصفته

ثامناً: الشركة المشتركة لمواد البناء مصطفى جاسم بودي وشركاه شركة ذات مسؤولية محدودة والموثق عقد تأسيسها برقم ٩٨٤/ و / جلد ٣ بتاريخ١٩٨٤/٧/١٧م، ويمثلها في التوقيع جاسم مصطفى بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٢٠٨٠٠٠٣٩ بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة بموجب عقد التعديل الموثق برقم (٧٣) جلد (١) بتاريخ ١٩٩٨/١/١١م.

طرف ثامن بصفته

تاسعاً: شركة الإمارة للتجارة العامة والمقاولات يعقوب صالح الشرهان وشريكه – شركة ذات مسؤولية محدودة – والموثق عقد تأسيسها برقم (١٤) جلد ٤٢ بتاريخ١٩٩٤/١/٢٢م، ويمثلها في التوقيع يعقوب صالح يعقوب الشرهان بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة بموجب عقد التعديل الموثق برقم (١٨٦٢) جلد (١) بتاريخ١٩٩٧/٩/١٤م.

طرف تاسع بصفته

عاشراً: شركة الناشر للطباعة مصطفى جاسم بودي وشريكه شركة ذات مسؤولية محدودة والموثق عقد تأسيسها برقم (٢٩٣٩) جلد (١) بتاريخ١٩٩٩/١٠/٣م، ويمثلها في التوقيع مروان مرزوق جاسم بودي بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة وينوب عنه صالح سليمان صالح الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠٠٨٠٢٠٠٩٨٥ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف عاشر بصفته

حادي عشر: شركة كواكسل لاستثمارات الكمبيوتر وأجهزة الكمبيوتر برمجة وتشغيل الكمبيوتر يعقوب صالح الشرهان وشريكه شركة ذات مسؤولية محدودة والموثق عقد تأسيسها برقم (١٢٨٨) جلد (١) بتاريخ١٩٩٧/٦/٢٥م، ويمثلها في التوقيع يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٥٢٢٠٠٠١٥ بصفته مديراً ومخولاً بالتوقيع عن الشركة.

طرف حادي عشر بصفته

ثاني عشر: عادل محمد السميط، كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٨١١٠٦٠١٤٤٦، ويوقع عنه يعقوب صالح

يعقوب الشرهان، كويتية الجنسية، ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٥٢٢٠٠٠١٥ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم ١١١٩٥ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٠م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً، وأن موكله على قيد الحياة يتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثاني عشر بصفته

ثالث عشر: مشعل عبدالكريم عبدالله الأقه، كويتي الجنسية، ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٢٠٩٢١٠٠٠٧٥ ويوقع عنه صالح سلميان صالح الهويدي، كويتي الجنسية، ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠٠٨٠٢٠٠٨٥ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم ١١٢٧١ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٢ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثالث عشر بصفته

رابع عشر: يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٥٢٢٠٠٠١٥

طرف رابع عشر بصفته

خامس عشر: صالح سليمان الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠٠٠٨٠٢٠٠٩٨٥

طرف خامس عشر بصفته

سادس عشر: فضل عقاب الخطيب – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠١٠١٣٠٠٠١١ يوقع عنه بصفته وكيلاً عنه يعقوب صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٥٢٢٠٠٠١٥ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم (١١١٧٧) جلد (٦) بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/٢٠م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سادس عشر بصفته

سابع عشر: بسمة جاسم مرزوق بودي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٨٣٠٦١٩٠٠٣٩٨ قاصرة ويوقع عنها والدها بصفته ولياً طبيعياً عليها.

طرف سابع عشر بصفته

ثامن عشر: محمد ناصر الفوزان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٢١٢٠٨٠٠٠٩٨٥ ويوقع عنه بصفته وكيلاً عنه صالح سليمان صالح الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠٠٨٠٢٠٠٩٨٥ بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١١٢٣٤) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢١م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثامن عشر بصفته

تاسع عشر: عدنان مساعد العجيل – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٢٠٦١٢٠٠٠٦٦

طرف تاسع عشر

عشرون: مصطفى جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٣٦٠٢٠٨٠٠٠٢٢ ويوقع عنه جاسم مرزوق

بودي، كويتي الجنسية – بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٣) جلد (٦٨١) بتاريخ١٩٩٤/١/١٦م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف عشرون بصفته

حادي وعشرون: فرح جاسم مرزوق بودي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٨١٠٤٢٢٠٠٣٦٢ ويوقع عنها جاسم مرزوق بودي بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٩٤٠) جلد (٥) بتاريخ٢٠٠٢/٩/١١م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف حادي وعشرون بصفته

ثان وعشرون: عدنان صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٣٠٣٢٨٠٠١٥٤ ويوقع عنه بصفته وكيلاً عنه يعقوب صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٥٢٠٠٠١٥ بموجب توكيل رسمي خاص رقم (١١٢٩٠) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٢م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثاني وعشرون بصفته

ثالث وعشرون: يوسف أحمد الجلاهمة – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٩٠٧٠٠٧٦٦

طرف ثالث وعشرون

رابع وعشرون: عبدالله علي أكبر بستكي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٠١٢٢٤٠٠٩٧٩

طرف رابع وعشرون

خامس وعشرون: أسامة عبدالله بستكي – كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧٦٠٧١٣٠١٣٦٩

طرف خامس وعشرون

سادس وعشرون: أحمد اسماعيل بهبهاني – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٥٠٢٢١٠٠٣١٤

طرف سادس وعشرون

سابع وعشرون: أحمد يوسف بهبهاني – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٤١١٠١٥٠٠٩٧٦

طرف سابع وعشرون

ثامن وعشرون: شركة فارو العالمية للخدمات والاستشارات شركة مساهمة كويتية مقفلة والموثق عقد تأسيسها برقم (٣٧٥٢) جلد (١) بتاريخ ٢٠٠٠/٨/٧م وتمثلها بالتوقيع رولا عبدالله دشتي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٢١٧٠٠٢٥٩. بصفتها رئيس مجلس الإدارة للشركة بموجب شهادة لمن يهمه الأمر صادرة من وزارة التجارة والصناعة برقم (٢٧٧٧٢) بتاريخ ٢٠٠٣/٨/٥م والمرفقة بأصل هذا العقد.

طرف ثامن وعشرون بصفته

تاسع وعشرون: سارة توفيق النصار – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧٣٠٥١٥٠٠٦٢٩

طرف تاسع وعشرون

ثلاثون: رولا عبدالله دشتي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٢١٧٠٠٢٥٩

طرف ثلاثون

حادي وثلاثون: محمد غانم الأرملي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية ٢٦٠١٢٢٨٠٠٠٠٦٦

طرف حادي وثلاثون

ثان وثلاثون: شريف جاسم بن العيسى – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٥٠٨٠٣٠١٤٠

طرف ثاني وثلاثون

ثالث وثلاثون: مؤسسة شعاع لمواد البناء ويمثلها في التوقيع مصطفى جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٣٦٠٢٠٨٠٠٠٢٢ بصفته صاحب المؤسسة بموجب الترخيص الصادر من وزارة التجارة برقم ٧١/١٣٠ بتاريخ١٩٧١/٣/١٠م ويوقع عنه جاسم مرزوق بود ي بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٣) جلد ٦٨١ بتاريخ١٩٩٤/١١/١٩ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثالث وثلاثون بصفته

رابع وثلاثون: ناصر خليفة العسعوسي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٤٠٦٢١٠٠٠١٥ ويوقع عنه جاسم مرزوق بودي ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٠٥١٢ بصفته وكيلا عنه بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم ٢٠٢٢/هـ/ جلد (٢) بتاريخ١٩٧٧/١٠/١٦

طرف رابع وثلاثون

خامس وثلاثون: زيد عقاب محمد الخطيب – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٢٩٠٠٠٤١ ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم (١١١٧٧) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٠م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف خامس وثلاثون

سادس وثلاثون: جاسم مرزوق بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢.

طرف سادس وثلاثون

سابع وثلاثون: منذر أحمد الجلاهمة – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠٠٣١٥٠٠٨٩٤ يوقع عنه يوسف احمد محمد الجلاهمة بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم ١١١٨١ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٠م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سابع وثلاثون بصفته

ثامن وثلاثون: نورية يوسف صالح الحميضي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٣٩٠٢٠٨٠٠٠١٨ ويوقع عنها جاسم مصطفى بودي – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٣٩٣) جلد (٥) بتاريخ٢٠٠٠/٤/٢٣م

طرف ثامن وثلاثون بصفته

تاسع وثلاثون: محمد صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤١٢٢٠٠١٨٨ وينوب عنه يعقوب صالح الشرهان بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١١٣١٧) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٣، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف تاسع وثلاثون بصفته

اربعون: جاسم مصطفى بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٢٠٨٠٠٠٣٩

طرف أربعون

حادي واربعون: أنور صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦١١١٠٨٠٠٨٤٨ ويوقع عنه يعقوب صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٥٢٢٠٠٠١٥ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١١١٧٩) جلد (٦) بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/٢٠ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف حادي واربعون بصفته

ثان واربعون: غنيمة مصطفى جاسم بودي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم (٢٧٠٠٥٠٦٠٠٠٥٥) ويوقع عنها جاسم مرزوق جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢) بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي خاص برقم (١٢٢٩) جلد (٥) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/١٢م (خ/د) ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثان واربعون بصفته

ثالث واربعون: شيخة محمد ثنيان الغانم – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية (٢٣٣٠١٠٢٠٠٠٤٦) ،ويوقع عنها جاسم مرزوق جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢) بصفته وكيلا عنها بموجب توكيل رسمي عام برقم ١٦/أ / جلد (١) بتاريخ ١٩٨٥/١/١٥م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانونا وأن موكلته على قيد الحياة وتتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثالث واربعون بصفته

رابع واربعون: مها جبر محمد الجلاهمة – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم (٢٦١٠٢٠٨٠٠٦٤) ويوقع عنها يوسف أحمد محمد الجلاهمة – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٥٩٠٩٠٧٠٠٧٦٦) بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم ١٠٨٥٢ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٧م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف رابع واربعون بصفته

خامس واربعون: أحمد مصطفى بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٥١٢٣٠٠٠٠٦٩

طرف خامس واربعون

سادس واربعون: طارق أحمد محمد الجلاهمة – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٥٠٢١٦٠٠٧٤١ ويوقع عنه يوسف احمد محمد الجلاهمة – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٩٠٧٠٠٧٦٦ بصفته وكيلاً عنه بموجب

توكيل رسمي خاص موثق برقم ١١٢٣٥ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢١م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سادس واربعون بصفته

سابع واربعون: عائشة مرزوق بودي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٧٠٥١٧٠٠٢٧ ويوقع عنها جاسم مرزوق بودي بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم ١٦/أ / جلد (١) بتاريخ١٩٨٥/١/١٥ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكلته على قيد الحياة.

طرف سابع واربعون بصفته

ثامن واربعون: مساعد سليمان الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٥١٩٠٠٧٤٥ ويوقع عنه صالح سليمان الهويدي – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١٦٦٨) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٣/١م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثامن واربعون بصفته

تاسع وأربعون: تهاني محمد عبدالله المطير – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية ٢٦٤٠٢٥٠٠٠٤٩ ويوقع عنها جاسم مصطفى بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٤٠٢٠٨٠٠٠٣٩ بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٣٣٤) جلد (٥) (خ/د) بتاريخ١٩٧٧/٥/١٣، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكلته على قيد الحياة وتتمتع بكامل الأهلية.

طرف تاسع واربعون بصفته

خمسون: عبدالله ناصر خليفة العسعوسي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٨٣٠٢٠٧٤٠٠٠١٢ ويوقع عنه جاسم مرزوق جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٦١٢ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم ١١٢٥٠ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢١م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف خمسون بصفته

حادي وخمسون: هدى عبدالله الورع – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم ويوقع عنها جاسم مرزوق جاسم بودي بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي خاص برقم ١١٢٤٩ جلد (٦) ٢٠٠٣/١٢/٢١م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكلته على قيد الحياة.

طرف حادي وخمسون بصفته

ثان وخمسون: فريد فوزان عبدالله السابع – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٣١٢٠٨٠٠٠١٤٧ ويوقع عنه جاسم مرزورق جاسم بودي بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم (١١١٨٦) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٠م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثان وخمسون بصفته

ثالث وخمسون: وفاء عبدالرحمن المشعان – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم (٢٦١٠٦١٣٠٠١٢٥) ويوقع عنها

جاسم مرزوق جاسم بودي – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم ٣٦١/ج/جلد (١) بتاريخ١٩٨٠/١١/١١ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثالث وخمسون بصفته

رابع وخمسون: مروان مرزوق بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٠١٢١١٠١٤١ ويوقع عنه جاسم مرزوق جاسم بودي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٦٠٤٠٩٠٠٥١٢ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم (٣) جلد (٦٨١) بتاريخ١٩٩٤/١١/١٦م. ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف رابع وخمسون بصفته

خامس وخمسون: صلاح سالم زايد المرطاء – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠١٠٤٠٠٨٧٩ ويوقع عنه يعقوب صالح يعقوب الشرهان – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٥٢٠٢٠٠٠٠١٥ بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١١١٩) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٣/١٢/٢٠م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف خامس وخمسون بصفته

سادس وخمسون: وائل سليمان الهويدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٧٠٥٠٧٠٠٨٤١ ويوقع عنه صالح سليمان الهويدي – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١٦٨٤) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٣/١م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سادس وخمسون بصفته

سابع وخمسون: وليد خالد الدريعي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٦٢١١٠٦٠١١١١ ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١٧٢٧) جلد (١) بتاريخ٢٠٠٤/٣/٢م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سابع وخسمون بصفته

ثامن وخمسون: ناصر فراج العبيدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٤٧٠١٢٧٠٠٠٠٦٨ ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم ١٧٣٦ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٣/٣م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثامن وخمسون بصفته

تاسع وخمسون: سالم محمد الحساوي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٤٥٠٤١٨٠٠١٧٣ ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم ١٧١٠ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٢/١٧م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف تاسع وخمسون بصفته

ستون: عبدالله ناصر العبيدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧٩١٠٠٧٠٠٠٥٦ يوقع عنه يعقوب صالح

الشرهان – كويتي الجسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي موثق برقم ١٧١٣ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٣/٢م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة .

طرف ستون بصفته

حادي وستون: محمد ناصر محمد العبيدي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧١٠٣٠٣٠٠٠٢٥ ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم ١٧٣٥ جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٣/٣م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف حادي وستون بصفته

ثان وستون: مشاري يوسف النيباري – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧٥٠١٢٨٠٠٨٦٨ ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١٧٣٤) جلد (٦) بتاريخ ٢٠٠٤/٢/٢٨م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثان وستون بصفته

ثالث وستون: محمد جاسم الشريدة – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٨٣٠١٢٦٠٠٤٩٥)، ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم (١٤٩٨) جلد (٦) بتاريخ٢٠٠٤/٠٢/٢٣م، ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وان موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية

طرف ثالث وستون بصفته

رابع وستون: خالد خالد الدريعي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٦٥٠٦٣٠٠٠٢٩٨)، ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب وكيلاً رسمي خاص موثق برقم ١٥٠٠ جلد (٦) بتاريخ ٢٠٠٤/٠٢/٢٣م، ويقر الوكيل بأنه توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف رابع وستون بصفته

خامس وستون: ماجد سلطان علي الماجد – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٧٠٠٤١٥٠٠٠٧٩)، ويوقع عنه يعقوب صالح الشرهان – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيلاً رسمي خاص موثق برقم ١٥٧٥ جلد (٦) بتاريخ ٢٠٠٤/٠٢/١٧م، ويقر الوكيل بأنه توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف خامس وستون بصفته

سادس وستون: عبدالله عبدالمحسن الشطي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٨١١٠٠١٠٠٠٥٣).

طرف سادس وستون

سابع وستون: سارة جاسم مرزوق بودي – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم (٢٨٦٠٧١٩٠١٦٥٤) قاصرة ويوقع عنها والدها جاسم مرزوق بودي بصفته ولياً طبيعياً عليها.

طرف سابع وستون بصفته

ثامن وستون: بندر مفلح ضاحي الحواس – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٥٩٠٦٢٩٠٠٠٧٤)، ويوقع عنه

صالح سليمان صالح الهويدي – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم (١١٢١٩) جلد (٦) بتاريخ ٢٠٠٣/٠٢/٢١م.

طرف ثامن وستون بصفته

تاسع وستون: محمد علي ذاير العتيبي – كويتي الجنسية – ويحمل بطاقة مدنية رقم (٢٥٨١٢١٨٠٠٠٣٧).

طرف تاسع وستون بصفته

السبعون: عائشة يوسف أحمد الجلاهمة – كويتية الجنسية – وتحمل بطاقة مدنية رقم (٢٨٣٠٤٠١٧٠٠٩٠٣)، ويوقع عنها يوسف أحمد محمد الجلاهمة – كويتي الجنسية – بصفته وكيلاً عنها بموجب توكيل رسمي عام موثق برقم ١٠٨٥٢ جلد ٦ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/٧م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية.

طرف سبعون بصفته

حادي وسبعون: مرزوق جاسم مرزوق بودي - كويتي الجنسية - ويحمل بطاقة مدنية رقم ٩٨٩٠٧٠٤٠٠٨٣٥ قاصر ويوقع عنه والده/ جاسم مرزوق بودي بصفته ولياً طبعياً عليه.

طرف حادي وسبعون بصفته

ثاني وسبعون: عبدالعزيز جاسم مصطفى بودي - كويتي الجنسية- ويحمل بطاقة مدنية ٢٩٣٠٢٠٧٠٠٢١٧ قاصر ويوقع عنه والده جاسم مصطفى بودي بصفته ولياً طبيعياً عليه.

طرف ثاني وسبعون بصفته

ثالث وسبعون: عبدالله علي أحمد فيلكاوي/ كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٠٤١٠١٠٤٧٣٥ ويوقع عنه يوسف أحمد محمد الجلاهمة/ كويتي الجنسية بصفته وكيلا عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق برقم ١٠٨٥٨ جلد ٦ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/٩م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية .

طرف ثالث وسبعون بصفته

رابع وسبعون: حمود راشد سعيد الراجحي/ كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٣٠٩٢٤٠١٣٩١ يوقع عنه يوسف أحمد محمد الجلاهمة/ كويتي الجنسية بصفته وكيلا عنه بموجب توكيل رسمي خاص موثق رقم ١٠٨٦١ جلد ٦ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/٩م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية .

طرف رابع وسبعون بصفته

خامس وسبعون: بدر أحمد علي القبندي/ كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٩٠٩٠١٠٢٨٥٤ ويوقع عنه يوسف أحمد محمد الجلاهمة/ كويتي الجنسية بصفته وكيلاً عنه بموجب توكيل رسمي خاص برقم ١٠٩٢٢ جلد ٦ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/١٠م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكله على قيد الحياة ويتمتع بكامل الأهلية .

طرف خامس وسبعون بصفته

سادس وسبعون: غادة صالح العثمان الخضير/ كويتية الجنسية وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧٣٠٥٠٨٠٠٩٣١ ويوقع عنها يوسف أحمد محمد الجلاهمة/ كويتي الجنسية بصفته وكيلا عنها بموجب توكيل رسمي خاص برقم ١٠٩٤١ جلد ٦ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/١٣م ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكلته على قيد الحياة وتتمتع بكامل الأهلية .

طرف سادس وسبعون بصفته

سابع وسبعون: باسل خالد سليمان الجارالله/ كويتية الجنسية وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٧٦٠٣٠٦٠٠٠٥٥.

طرف سابع وسبعون بصفته

ثامن وسبعون: شركة صافي الدولية للتجارة العامة - ورثة فهد سليمان الفهد شركة ذات مسئولية محدودة والموثق عقد تأسيسها برقم ١٨٤٤/ د/ جلده بتاريخ١٩٨٦/١١/١م ويمثلها في التوقيع/ فوزية فهد سليمان الفهد/ كويتية الجنسية وتحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٠١٢٢٤٠٠١٤٢ وينوب عنها بموجب توكيل رسمي عام ٣٠٠ جلد ٤ بتاريخ ١٩٩٦/٥/٢١ م سليمان فهد سليمان الفهد/ كويتي الجنسية ويحمل بطاقة مدنية رقم ٢٥٢٠٢٠٦٠٠٩٨ ويقر الوكيل بأن توكيله ساري المفعول ونافذ قانوناً وأن موكلته على قيد الحياة وتتمتع بكامل الأهلية.

طرف ثامن وسبعون بصفته

وطلبوا وهم بكامل الأهلية للتصرف والتعاقد توثيق العقد الآتي:-

مادة (١)

تعتبر المقدمة جزءاً لا يتجزأ من هذا العقد، تؤلف من الموقعين على هذا جماعة غرضها إنشاء شركة مساهمة كويتية عامة بترخيص من الحكومة الكويتية، طبقاً لأحكام قانون الشركات التجارية رقم (١٥) لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة والنظام الأساسي الملحق بهذا العقد.

مادة (٢)

إسم هذه الشركة هو: شركة طيران الجزيرة - (شركة مساهمة كويتية عامة).

مادة (٣)

مركز الشركة الرئيسي ومحلها القانوني مدينة الكويت، ويجوز لمجلس الإدارة أن ينشئ لها فروعاً أو توكيلات أو مكاتب أو مركز عمليات أو تعيين ممثلين لها في دولة الكويت وخارجها.

مادة (٤)

مدة هذه الشركة غير محدد وتبدأ من تاريخ صدور المرسوم الخاص بتأسيسها.

مادة (٥)

الأغراض التي أسست من أجلها الشركة هي القيام بالنشاطات التالية:-

- خدمات النقل الجوي بدون الخدمات الكمالية.

ويجوز للشركة أن تكون لها مصلحة أو أن تشترك بأي جهة من الهيئات التي تزاول أعمالاً شبيهة بأعمالها والتي تعاونها على تحقيق أغراضها في الكويت وخارجها ولها أن تشتري هذه الهيئات أو أن تلحقها بها.

مادة (٦)

حدد رأس مال الشركة بمبلغ (١٠,٠٠٠,٠٠٠ د.ك) عشرة ملايين دينار كويتي، موزعة على مائة مليون سهم (١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم) قيمة كل سهم (١٠٠ فلس) مائة فلس، وجميع هذه الأسهم نقدية.

مادة (٧)

اكتتب المؤسسون الموقعون على هذا العقد بأسهم يبلغ عددها (٣٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم) ثلاثون مليون سهم على الوجه التالي:-

م	الإسم	عدد الأسهم	القيمة بالدينار الكويتي
١	شركة التجهيز والمبادلات التجارية	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢	شركة الخليج الهندسية	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣	الشركة الكويتية التطبيقية لشبكات المعلومات	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤	شركة المربع العقارية	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥	شركة عبدالعزيز وجاسم التجارية	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦	شركة بيت الاستثمار العالمي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٧	شركة مشاريع بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٨	الشركة المشتركة لمواد البناء	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٩	شركة الإمارة للتجارة والمقاولات	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٠	شركة الناشر للطباعة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١١	شركة كواكسل لاستشارات الكمبيوتر	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٢	عادل محمد السميط	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٣	مشعل عبدالكريم عبدالله الأصقة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٤	يعقوب صالح الشرهان	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٥	صالح سليمان الهويدي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٦	فضل عقاب الخطيب	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٧	بسمة جاسم مرزوق بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٨	محمد ناصر الفوزان	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
١٩	عدنان مساعد العجيل	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٠	مصطفى جاسم بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢١	فرح جاسم مرزوق بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٢	عدنان صالح يعقوب الشرهان	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك

٢٣	يوسف أحمد الجلاهمة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٤	عبدالله علي أكبر بستكي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٥	أسامة عبدالله بستكي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٦	أحمد إسماعيل بهبهاني	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٧	أحمد يوسف بهبهاني	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٢٨	شركة فارو العالمية للخدمات والاستشارات	١,١٥٠,٠٠٠	١١٥,٠٠٠ د.ك
٢٩	سارة توفيق النصار	٣٠٠,٠٠٠	٣٠,٠٠٠ د.ك
٣٠	رولا عبدالله دشتي	٥٠,٠٠٠	٥,٠٠٠ د.ك
٣١	محمد غانم الأرملي	٥٠,٠٠٠	٥,٠٠٠ د.ك
٣٢	شريف جاسم بن العيسى	٥٠,٠٠٠	٥,٠٠٠ د.ك
٣٣	مؤسسة شعاع لمواد البناء	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣٤	ناصر خليفة العسعوسي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣٥	زيد عقاب محمد الخطيب	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣٦	جاسم مرزوق بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣٧	منذر أحمد الجلاهمة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣٨	نورية يوسف صالح الحميضي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٣٩	محمد صالح يعقوب الشرهان	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٠	جاسم مصطفى بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤١	أنور صالح يعقوب الشرهان	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٢	غنيمة مصطفى جاسم بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٣	شيخة محمد ثنيان الغانم	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٤	مها جبر محمد الجلاهمة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٥	أحمد مصطفى بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٦	طارق أحمد الجلاهمة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٧	عائشة مرزوق بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك

٤٨	مساعد سليمان الهويدي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٤٩	تهاني محمد عبدالله المطير	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٠	عبدالله ناصر خليفة العسعوسي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥١	هدى عبدالله الورع	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٢	فريد فوزان عبدالله السابج	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٣	وفاء عبدالرحمن المشعان	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٤	مروان مرزوق بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٥	صلاح سالم زايد المرطاء	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٦	وائل سليمان الهويدي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٧	وليد خالد الدريعي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٨	ناصر فراج العبيدي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٥٩	سلام محمد الحساوي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٠	عبدالله ناصر العبيدي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦١	محمد ناصر العبيدي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٢	مشاري يوسف النيباري	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٣	محمد جاسم الشريدة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٤	خالد خالد الدريعي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٥	ماجدة سلطان الماجد	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٦	عبدالله عبدالمحسن الشطي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٧	سارة جاسم بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٨	بندر مفلح ضاحي الحواس	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٦٩	محمد علي ذاير العتيبي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٧٠	عائشة يوسف أحمد الجلاهمة	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٧١	مرزوق جاسم بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٧٢	عبدالعزيز جاسم بودي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك

٧٣	عبدالله علي أحمد فيلكاوي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٧٤	حمود راشد سعيد الراجحي	٤٠٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠ د.ك
٧٥	بدر أحمد علي القبندي	٢٠٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠ د.ك
٧٦	غادة صالح حمد العثمان الخضير	٢٠٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠ د.ك
٧٧	باسل خالد سليمان الجارالله	٢٠٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠ د.ك
٧٨	شركة صافي الدولية للتجارة العامة	٢٠٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠ د.ك
المجموع		٣٠,٠٠٠,٠٠٠	٣,٠٠٠,٠٠٠ د.ك

اكتتب المؤسسون الموقعون على عقد التأسيس بأسهم يبلغ عددها (٣٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم) ثلاثون مليون سهم وقاموا بدفع كامل القيمة الإسمية لهذه الأسهم وقدرها (٣,٠٠٠,٠٠٠ د.ك) ثلاثة ملايين دينار كويتي كل منهم بنسبة مساهمته في عقد التأسيس في بنك الكويت الوطني طبقاً للشهادة الصادرة من البنك المؤرخة في ٩/١٢/٢٠٠٣ والمرفقة بأصل عقد التأسيس على أن تطرح باقي الأسهم وقدرها (٧٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم) سبعون مليون سهم للإكتتاب العام.

مادة (٨)

المصروفات والنفقات والأجور والتكاليف التي تلتزم الشركة بأدائها بسبب تأسيسها هي على وجه التقريب (٦٥٠٠٠) خمسة وستون ألف دينار كويتي تخصم من حساب المصروفات العامة.

مادة (٩)

تلتزم الشركة بالتالي:-

(أ) بكافة أحكام التشريعات والقواعد الدولية والقوانين والنظم واللوائح المنظمة لشئون الطيران المدني المعمول بها في دولة الكويت وعلى الأخص ما يلي:-

١ - القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.

٢ - المرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ولائحته التنفيذية.

٣ - النظم واللوائح والتعاميم المعمول بها في مطار ا لكويت الدولي.

٤ - أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية والمتعلقة بترخيص الناقل الجوي.

٥ - القواعد الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (ألايكاو).

٦ - الاتفاقيات الدولية والإقليمية والثنائية المتعلقة بالطيران المدني المبرمة ما بين دولة الكويت والدول الأخرى.

(ب) باستصدار الفنية اللازمة لمزاولة الأنشطة المتعلقة بأغراض الشركة في مطار الكويت الدولي، والالتزام بكافة القواعد والتعليمات التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني مستقبلاً والتابعة من متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (الآيكاو) أو أية متطلبات أخرى تفرضها المصلحة العامة وتقرها الإدارة باعتبارها الجهة المعنية بشئون الطيران المدني في دولة الكويت.

(جـ) بتعيين عمالة وطنية بنسبة لا تقل عن (١٠ ٪) أو عن النسبة المقررة قانوناً من إجمالي عمالتها أيهما أكبر على أن تكون أولوية التعيين للعاملين في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية.

مادة (١٠)

يتعهد المؤسسون الموقعون على هذا العقد بالسعي في استصدار مرسوم التأسيس والقيام بجميع الإجراءات اللازمة لإتمام تأسيس الشركة ويلتزمون بإستبعاد وإلغاء طلبات الإكتتاب الوهمية والمكررة ولهم إتخاذ الإجراءات اللازمة لتحقيق ذلك، ولهذا الغرض وكلوا عنهم السادة:-

١ - مروان مرزوق بودي

٢ - يوسف أحمد الجلاهمة

٣ - صالح سليمان الهويدي

٤ - يعقوب صالح الشرهان

مجتمعين أو منفردين في اتخاذ الإجراءات القانونية واستيفاء المستندات اللازمة وإدخال التعديلات التي ترى الجهات الرسمية ضرورة إدخالها في هذا العقد أو النظام الأساسي المرافق له.

وعلى المؤسسين خلال ثلاثة أشهر من إغلاق باب الاكتتاب وقبل اجتماع الجمعية التأسيسية أن يقدموا إلى وزارة التجارة والصناعة بياناً بعدد الأسهم التي اكتتبوا فيها وبقيام المكتتبين بدفع الأقساط الواجب دفعها وبأسماء المكتتبين الذين أبطل اكتتابهم نتيجة فرز طلبات الاكتتاب.

مادة (١١)

حرر هذا العقد بناء على كتاب وزارة التجارة والصناعة رقم ٦٩٥٩ في٢٠٠٤/٢/٢٩ المسجل بوارد مكتب توثيق العقود والشركات برقم ١١٨٤ في٢٠٠٤/٢/٢٩.

بسم الله الرحمن الرحيم

١١٠٣ صلد ١

وزارة العدل

إدارة التسجيل العقاري والتوثيق

الطرف الأول بصفته

الطرف الثاني بصفته

الطرف الثالث بصفته

الطرف الرابع بصفته

الطرف الخامس بصفته

الطرف السادس بصفته

الطرف السابع بصفته

الطرف الثامن بصفته

الطرف التاسع بصفته

الطرف العاشر بصفته

الطرف الحادي عشر بصفته

الطرف الثاني عشر بصفته

الطرف الثالث عشر بصفته

الطرف الرابع عشر بصفته

الطرف الخامس عشر بصفته

الطرف السادس عشر بصفته

الطرف السابع عشر بصفته

الطرف الثامن عشر بصفته

الطرف التاسع عشر بصفته

الطرف العشرون

الطرف الحادي والعشرون بصفته

رائد

-23-

الطرف الثاني والعشرون بصفته | الطرف الثالث والعشرون | الطرف الرابع والعشرون

الطرف الخامس والعشرون | الطرف السادس والعشرون | الطرف السابع والعشرون

الطرف الثامن والعشرون بصفته | الطرف التاسع والعشرون | الطرف الثلاثون

الطرف الحادي والثلاثون | الطرف الثاني والثلاثون | الطرف الثالث والثلاثون بصفته

الطرف الرابع والثلاثون بصفته | الطرف الخامس والثلاثون بصفته | الطرف السادس والثلاثون

الطرف السابع والثلاثون بصفته | الطرف الثامن والثلاثون بصفته | الطرف التاسع والثلاثون بصفته

الطرف الأربعون | الطرف الحادي والأربعون بصفته | الطرف الثاني والأربعون بصفته

الطرف الثالث والأربعون بصفته | الطرف الرابع والأربعون بصفته | الطرف الخامس والأربعون

الطرف السادس والأربعون بصفته | الطرف السابع والأربعون بصفته | الطرف الثامن والأربعون بصفته

الطرف التاسع والأربعون بصفته | الطرف الخمسون بصفته | الطرف الحادي والخمسون بصفته

451440

بسم الله الرحمن الرحيم

٣-١١ جلد ١

وزارة العدل

إدارة التسجيل العقاري والتوثيق

الطرف الثاني والخمسون بصفته | الطرف الثالث والخمسون بصفته | الطرف الرابع والخمسون بصفته

الطرف الخامس والخمسون بصفته | الطرف السادس والخمسون بصفته | الطرف السابع والخمسون بصفته

الطرف الثامن والخمسون بصفته | الطرف التاسع والخمسون بصفته | الطرف الستون بصفته

الطرف الحادي والستون بصفته | الطرف الثاني والستون بصفته | الطرف الثالث والستون بصفته

الطرف الرابع والستون | الطرف الخامس والستون بصفته | الطرف السادس والستون

الطرف السابع والستون بصفته | الطرف الثامن والستون بصفته | الطرف التاسع والستون

الطرف السبعون بصفته | الطرف الحادي والسبعون بصفته | الطرف الثاني والسبعون بصفته

رائد.

-25-

الطرف الثالث والسبعون بصفته الطرف الرابع والسبعون بصفته الطرف الخامس والسبعون بصفته

الطرف السادس والسبعون بصفته الطرف السابع والسبعون الطرف الثامن والسبعون بصفته

حرر هذا العقد من أصل وعدد (٤) نسخ ويتكون من (٢١) صفحات وليس به شطب أو إضافة ويتكون من (١١) مواد ومرفق بكل نسخة من هذا العقد النظام الأساسي الذي يكون من (١٤) صفحة وبه (٥٥) مادة وليس به شطب أو إضافة ومرفقاته بالأصل وهي كتاب وزارة التجارة والصناعة وكتاب البنك ومشروع العقد المعتمد من وزارة التجارة وصور البطاقات المدنية للمؤسسين.

الموثقه
هيام عبدالله المحري
رئيسة قسم الشركات المساهمة والعقود

رائد.

451436

إدارة التسجيل العقاري والتوثيق
شركة طيران الجزيرة
شركة مساهمة كويتية عامة
النظام الأساسي

الفصل الأول:
في تأسيس الشركة:
(أ) عناصر تأسيس الشركة:

مادة (١):

تأسست طبقاً لأحكام قانون الشركات التجارية وهذا النظام الأساسي بين مالكي الأسهم المبينة أحكامها فيما بعد شركة مساهمة كويتية تسمى (شركة طيران الجزيرة) شركة مساهمة كويتية عامة.

مادة (٢):

مركز الشركة الرئيسي ومحلها القانوني في مدينة الكويت بدولة الكويت ويجوز لمجلس الإدارة ان ينشئ لها فروعاً أو توكيلات أو مكاتب أو مراكز عمليات أو ممثلين في دولة الكويت وخارجها.

مادة (٣):

مدة هذه الشركة غير محددة، وتبدأ من تاريخ صدور المرسوم المرخص بتأسيسها.

مادة (٤):

الأغراض التي أسست من أجلها الشركة هي القيام بالنشاطات التالية:

١ – خدمات النقل الجوي من دون الخدمات الكمالية.

ويجوز للشركة ان تكون لها مصلحة أو ان تشترك بأي وجه مع الهيئات التي تزاول أعمالاً شبيهة بأعمالها أو التي تعاونها على تحقيق أغراضها في الكويت وخارجها ولها ان تشتري هذه الهيئات أو أن تلحقها بها.

مادة (٥):

تلتزم الشركة بالتالي:

(أ) بكافة أحكام التشريعات والقواعد الدولية والقوانين والنظم واللوائح المنظمة لشؤون الطيران المدني المعمول بها في دولة الكويت وعلى الأخص ما يلي:

١ – القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ باصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.

٢ – المرسوم بقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ولائحته التنفيذية.

٣ – النظم واللوائح والتعاميم المعمول بها في مطار الكويت الدولي.

٤ – أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية والمتعلقة بترخيص الناقل الجوي.

٥ – القواعد الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (ألايكاو).

٦ – الاتفاقيات الدولية والإقليمية والثنائية والمتعلقة بالطيران المدني المبرمة ما بين دولة الكويت والدول الأخرى.

(ب) باستصدار التراخيص الفنية اللازمة لمزاولة الأنشطة المتعلقة بأغراض الشركة في مطار الكويت الدولي، والالتزام بكل القواعد والتعليمات التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني مستقبلاً والنابعة من متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) أو أي متطلبات أخرى تفرضها المصلحة العامة وتقرها الإدارة باعتبارها الجهة المعنية بشؤون الطيران المدني في دول الكويت.

(ج) بتعيين عمالة وطنية بنسبة لا تقل عن ١٠٪ أو عن النسبة المقررة قانوناً من إجمالي عمالتها أيهما أكبر، على ان تكون أولوية التعيين للعاملين في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية.

(ب) رأس المال:

مادة (٦): هذا النص وفقاً لآخر تعديل بموجب مرسوم رقم (١٢٢) لسنة ٢٠٠٧

حدد رأس مال الشركة بمبلغ ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ (عشرون مليون دينار) موزعة على ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (مئتي مليون سهم) قيمة كل سهم مئة فلس وجميع الأسهم نقدية.

مادة (٧):

أسهم الشركة اسمية ويجوز لغير الكويتيين تملكها وفقاً لأحكام القانون والقرارات الوزارية المنظمة لذلك.

مادة (٨):

اكتتب المؤسسون الموقعون على عقد التأسيس بأسهم يبلغ عددها ٣٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (ثلاثين مليون سهم وقاموا بدفع كامل القيمة الاسمية لهذه الأسهم وقدرها ٣,٠٠٠,٠٠٠ د.ك ثلاثة ملايين دينار كويتي كل منهم بنسبة مساهمته المبينة في عقد التأسيس في بنك الكويت الوطني طبقاً للشهادة الصادرة من البنك المؤرخة في٢٠٠٣/١٢/٩ والمرفقة بأصل عقد التأسيس.

مادة (٩):

يطرح باقي الأسهم ومقدارها ٧٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (سبعون مليون سهم) للاكتتاب العام لمدة لا تقل عن عشرة أيام ولا تزيد عن ثلاثة أشهر، ويُجرى الاكتتاب في البنوك الكويتية التي يتم الإعلان عنها، وإذا ظهر بعد إغلاق باب الاكتتاب عدم تغطية جميع الأسهم المطروحة يتم مد مدة الاكتتاب ثلاثة أشهر، فإذا لم يستنفذ الاكتتاب كل الأسهم في الميعاد الجديد وجب على المؤسسين إما الرجوع عن تأسيس الشركة أو انقاص رأس مالها.

مادة (١٠):

يسلم مجلس الإدارة لكل مساهم خلال ثلاثة أشهر من تاريخ إعلان قيام الشركة نهائياً سندات مؤقتة تقوم مقام الأسهم التي يملكها ويسلم المجلس الأسهم خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسليم وفاء القسط الأخير.

مادة (١١):

مع عدم الإخلال بالمادة (٨١) من قانون الشركات التجارية لا يجوز لأي شخص ان يكتتب في أكثر من (٣,٠٠٠,٠٠٠ سهم) ثلاثة ملايين سهم أو الحد الأعلى الذي تقرره لجنة التأسيس أيهما أقل.

مادة (١٢):

يترتب حتماً على ملكية السهم قبول عقد التأسيس وأحكام النظام الأساسي للشركة وقرارات جمعيتها العامة.

مادة (١٣):

كل سهم يخول صاحبه الحق في حصة معادلة لحصة غيره بلا تمييز في ملكية موجودات الشركة وفي الأرباح المقتسمة على الوجه المبين فيما بعد.

مادة (١٤):

لما كانت الأسهم اسمية فإن آخر مالك لها مقيد اسمه في سجل الشركة يكون هو وحده صاحب الحق في قبض المبالغ المستحقة عن السهم سواء أكانت حصصاً في الأرباح أو نصيباً في موجودات الشركة.

مادة (١٥):

لا يجوز زيادة رأس المال إلا إذا كانت أقساط الأسهم قد دفعت كاملة ولا يجوز اصدار الأسهم الجديدة بأقل من قيمتها الأسمية الأصلية، وإذا صدرت بقيمة أعلى خصصت الزيادة أولاً لوفاء مصروفات الاصدار ثم للاحتياطي لاستهلاك الأسهم.

ولكل مساهم الأولوية في الاكتتاب بحصة من الأسهم الجديدة متناسبة مع عدد أسهمه وتمنح لممارسة حق الأولوية مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر دعوة المساهمين لذلك ويجوز تنازل المساهمين مقدماً عن حقهم في الأولوية أو تقييد هذا الحق بأي قيد.

الفصل الثاني:
في إدارة الشركة:
(أ) مجلس الإدارة:

مادة (١٦):

يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مؤلف من (٧) سبعة أعضاء تنتخبهم الجمعية العامة بالتصويت السري.

مادة (١٧):

مدة عضوية مجلس الإدارة ثلاث سنوات للتجديد.

مادة (١٨):

يشترط في عضو مجلس الإدارة ان يكون مالكاً بصفته الشخصية أو أن يكون الشخص المعنوي الذي يمثله مالكاً لعدد مئة ألف سهم من أسهم الشركة.

ويخصص هذا القدر من الأسهم لضمان إدارة العضو ويجب ايداعها خلال شهر من تاريخ الانتخاب في أحد البنوك المعتمدة، ويستمر إيداعها مع عدم قابليتها للتداول إلى ان تنتهي مدة العضوية ويصدق على ميزانية آخر سنة مالية قام فيها العضو بأعماله.

وإذا لم يقدم العضو الضمان على الوجه المطلوب آنفاً سقطت عضويته ويكون الشخص المعنوي مسؤولاً عن أعمال ممثليه تجاه الشركة ودائنيها ومساهميها.

مادة (١٩):

لا يجوز ان يكون لرئيس مجلس الإدارة أو لأحد أعضاء هذا المجلس مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في العقود والصفقات التي تبرم مع الشركة أو لحسابها إلا إذا كان ذلك بترخيص من الجمعية العامة ولا يجوز لأي من هؤلاء ان يشترك في إدارة شركة مشابهة أو منافسة لشركتهم، ولا يجوز لرئيس مجلس الإدارة أو لأي من أعضائه – ولو كان ممثلاً لشخص اعتباري – ان يستغل المعلومات التي وصلت إليه بحكم منصبه في الحصول على فائدة لنفسه أو لغيره، كما لا يجوز له بيع أو شراء أسهم الشركة طوال مدة عضويته في مجلس الإدارة.

مادة (٢٠):

إذا شغر منصب عضو في مجلس الإدارة خلفه فيه من كان حائزاً على أكثر الأصوات من المساهمين الذين لم يفوزوا بعضوية مجلس الإدارة في آخر انتخاب، أما إذا بلغت المراكز الشاغرة ربع المراكز الأصلية أو لم يوجد من تتوافر به الشروط، فإنه يتعين على مجلس الإدارة دعوة الجمعية العامة لتجتمع في ميعاد شهرين من تاريخ شغر آخر مركز لانتخاب من يملأ المراكز الشاغرة وفي جميع الأحوال يكمل العضو الجديد مدة سلفه فقط.

مادة (٢١):

ينتخب مجلس الإدارة بالاقتراع السري رئيساً ونائباً للرئيس لمدة ثلاثة سنوات على ألا يزيد على مدة عضويتهما بمجلس الإدارة، ورئيس مجلس الإدارة هو الذي يمثل الشركة لدى القضاء وأمام الغير وعليه تنفيذ القرارات التي يصدرها المجلس ويقوم نائب الرئيس بمهام الرئيس عند غيابه أو قيام مانع به.

مادة (٢٢):

يجوز لمجلس الإدارة ان يعين من بين أعضائه عضواً منتدباً للإدارة أو أكثر ويحدد المجلس صلاحياتهم ومكافآتهم ويجوز لمجلس الإدارة ان يعين مديراً عاماً للشركة أو أكثر ويحدد اختصاصاته ومكافآته.

مادة (٢٣):

يملك حق التوقيع عن الشركة على انفراد كل من رئيس مجلس الإدارة أو نائبه وأعضاء مجلس الإدارة المنتدبين بحسب الصلاحية المحددة لهم من مجلس الإدارة، أو أي عضو آخر يفوضه مجلس الإدارة لهذا الغرض.

مادة (٢٤):

يجتمع مجلس الإدارة أربع مرات على الأقل خلال السنة المالية الواحدة بناءً على دعوة رئيسه ويجتمع أيضاً إذا طلب إليه ذلك اثنان من أعضائه على الأقل.

مادة (٢٥):

تصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية الحاضرين، فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس ويعد سجل خاص تثبت به محاضر جلسات المجلس، ويوقعه الرئيس ويجوز للعضو المعارض ان يطلب تسجيل رأيه.

مادة (٢٦):

إذا تخلف أحد أعضاء المجلس عن حضور ثلاثة جلسات متتالية من دون عذر مشروع، جاز اعتباره مستقيلا بقرار من مجلس الإدارة.

مادة (٢٧):

مع عدم الإخلال بأحكام قانون الشركات التجارية تحدد الجمعية العامة العادية مكافأة أعضاء مجلس الإدارة.

مادة (٢٨):

لمجلس الإدارة أوسع السلطات لإدارة الشركة والقيام بجميع الأعمال التي تقتضيها إدارة الشركة وفقاً لأغراضها، ولا يحد من هذه السلطة إلا ما نص عليه القانون أو هذا النظام أو قرارات الجمعية العامة، ويجوز لمجلس إدارة بيع عقارات الشركة أو رهنها أو إعطاء الكفالات أو عقد القروض بناءً على ما تقتضيه مصلحة الشركة على أن لا تتجاوز قيمة هذه القروض نصف مال رأس مال الشركة إلا بموافقة الجمعية العمومية.

مادة (٢٩):

لا يلتزم أعضاء مجلس الإدارة بأي التزام شخصي فيما يتعلق بتعهدات الشركة بسبب قيامهم بمهام وظائفهم ضمن حدود وكالاتهم.

مادة (٣٠):

رئيس مجلس الإدارة وأعضاؤه مسؤولون عن أعمالهم تجاه الشركة والمساهمين والغير عن جميع أعمال الغش وإساءة استعمال السلطة وعن كل مخالفة لأحكام القانون أو لهذا النظام وعن الخطأ في الإدارة، ولا يحول دون إقامة دعوى المسؤولية اقتراع من الجمعية العامة ببراءة ذمة مجلس الإدارة.

(ب) الجمعية العامة:

مادة (٣١):

توجه الدعوى إلى المساهمين لحضور اجتماعات الجمعية العامة، أياً كانت صفتها بموجب الأحكام المنصوص عليها في قانون الشركات التجارية ويجب ان تتضمن الدعوة جدول الأعمال ويضع المؤسسون جدول أعمال الجمعية العامة منعقدة بصفة تأسيسية ويضع مجلس الإدارة جدول أعمال الجمعية العامة منعقدة بصفة عادية أو غير عادية.

مادة (٣٢):

في الأحوال التي يجوز فيها عقد الجمعية العامة بناءً على طلب المساهمين أو مراقبي الحسابات أو وزارة التجارة والصناعة يضع جدول الأعمال من طلب انعقاد الجمعية، ولا يجوز بحث أي مسألة غير مدرجة في جدول الأعمال.

مادة (٣٣):

لكل مساهم عدد من الأصوات يعادل عدد أسهمه، ويجوز التوكيل في حضور الاجتماع ويمثل القصر والمحجورون النائبون عنهم قانوناً، ولا يجوز لأي عضو ان يشترك في التصويت عن نفسه أو عن من يمثله قانوناً في المسائل التي تتعلق بمنفعة خاصة له أو بخلاف قائم بينه وبين الشركة.

مادة (٣٤):

يسجل المساهمون اسماءهم في سجل خاص يعد لذلك في مركز الشركة قبل موعد انعقاد الجمعية العامة بأربع وعشرين ساعة على الأقل، ويتضمن السجل اسم المساهم وعدد الأسهم التي يمتلكها وعدد الأسهم التي يمثلها واسماء مالكيها مع تقديم سند الوكالة، ويعطي المساهم بطاقة لحضور الاجتماع يذكر فيها عدد الأصوات التي يستحقها أصالة ووكالة.

مادة (٣٥):

تسري على النصاب الواجب توافره لصحة انعقاد الجمعية العامة بصفاتها المختلفة وعلى الأغلبية اللازمة لاتخاذ القرارات أحكام قانون الشركات التجارية.

مادة (٣٦):

يكون التصويت في الجمعية العامة بالطريقة التي يعينها رئيس الجلسة إلا إذا قررت الجمعية العامة طريقة معينة للتصويت، ويجب ان يكون التصويت سرياً في انتخابات أعضاء مجلس الإدارة والإقالة من العضوية.

مادة (٣٧):

يجتمع المؤسسون خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إغلاق باب الاكتتاب لعقد الجمعية العامة بصفتها جمعية تأسيسية ويقدم المفوضون في اتخاذ إجراءات تأسيس الشركة تقريراً عن جميع عمليات التأسيس مع المستندات المؤيدة له وتتثبت الجمعية من صحة عمليات التأسيس وموافقتها للقانون ولعقد تأسيس الشركة ونظامها الأساسي كما تنظر فيما قد تقدمه وزارة التجارة والصناعة من تقارير في هذا الشأن وتنتخب أعضاء مجلس الإدارة وتعين مراقبي الحسابات وتعلن تأسيس الشركة نهائياً.

مادة (٣٨):

تنعقد الجمعية العامة بصفة عادية مرة على الأقل في السنة بناءً على دعوة مجلس الإدارة خلال ثلاثة شهر من انتهاء السنة المالية للشركة، ولمجلس الإدارة دعوتها كلما رأى ذلك ويتعين عليه دعوتهما كلما طلب إليه ذلك عدد من المساهمين يملكون ما لا يقل عن عشر رأس المال، كما تنعقد الجمعية العامة أيضاً إذا ما طلبت ذلك وزارة التجارة والصناعة.

مادة (٣٩):

تختص الجمعية العامة منعقدة بصفة عادية بكل ما يتعلق بأمور الشركة عدا ما احتفظ به القانون أو هذا النظام للجمعية العامة بصفة غير عادية أو بصفتها جمعية تأسيسية.

مادة (٤٠):

يتقدم مجلس الإدارة إلى الجمعية العامة منعقدة بصفة عادية بتقرير يتضمن بياناً وافياً عن سير أعمال الشركة وحالتها المادية والاقتصادية وميزانية الشركة، وبياناً لحساب الأرباح والخسائر، وبياناً عن مكافآت أعضاء مجلس الإدارة وأجور المراقبين واقتراحات بتوزيع الأرباح.

مادة (٤١):

تناقش الجمعية العامة منعقدة بصفة عادية تقرير مجلس الإدارة وتقرر ما تراه في شأنه والنظر في تقرير مراقبي الحسابات في تقرير وزارة التجارة والصناعة ان وجد، وتنتخب أعضاء مجلس الإدارة وتعين مراقبي الحسابات للسنة المقبلة وتحدد أتعابهم.

مادة (٤٢):

تجتمع الجمعية العامة بصفة غير عادية بناءً على دعوة من مجلس الإدارة أو بناءً على طلب من مساهمين يملكون ما لا يقل عن ربع أسهم الشركة وفي هذه الحالة يجب على مجلس الإدارة ان يدعو الجمعية خلال شهر من تاريخ وصول الطلب إليه.

مادة (٤٣):

المسائل الآتية لا تنظرها إلا الجمعية العامة منعقدة بصفة غير عادية:

١ – تعديل عقد التأسيس أو النظام الأساسي للشركة.
٢ – بيع كل المشروع الذي قامت به الشركة أو التصرف فيه بأي وجه آخر.
٣ – حل الشركة أو اندماجها في شركة أو هيئة أخرى.
٤ – تخفيض رأس مال الشركة.

وكل تعديل لنظام الشركة لا يكون نافذاً إلا بعد موافقة وزارة التجارة والصناعة كما ان أي تعديل يتعلق بأسهم الشركة أو أغراضها أو رأسمالها فيما عدا زيادة رأس المال عن طريق اصدار أسهم مقابل أرباح حققتها الشركة أو نتيجة إضافة احتياطها الجائز استعماله إلى رأس المال لا يكون نافذاً إلا إذا صدر به مرسوم.

(جـ) حسابات الشركة:

مادة (٤٤):

يكون للشركة مراقب للحسابات أو أكثر من المحاسبين القانونيين، تعينهم الجمعية العامة وتقدر أتعابهم وعليه مراقبة حسابات السنة المالية التي عينوا لها.

مادة (٤٥):

تبدأ السنة المالية للشركة من أول يناير وتنتهي في ٣١ ديسمبر من كل سنة وتستثنى من ذلك السنة المالية الأولى للشركة، فتبدأ من تاريخ إعلان قيام الشركة نهائياً وتنتهي في ٣١ ديسمبر من السنة التالية.

مادة (٤٦):

يكون للمراقب الصلاحيات وعليه الالتزامات المنصوص عليها في قانون الشركات التجارية وله بوجه خاص الحق في الاطلاع في أي وقت على جميع دفاتر الشركة وسجلاتها ومستنداتها وفي طلب البيانات التي يرى ضرورة الحصول عليها، وله كذلك ان يحقق في موجودات الشركة والتزاماتها وإذا لم يتمكن من استعمال هذه الصلاحيات اثبت ذلك كتابةً في تقرير يقدم إلى مجلس الإدارة ويعرض على الجمعية العامة وله حق دعوة الجمعية العامة لهذا الغرض.

مادة (٤٧):

يقدم المراقب إلى الجمعية العامة تقريراً يبين فيه ما إذا كانت الميزانية وحساب الأرباح والخسائر متفقة مع الواقع وتعبر بأمانة ووضوح عن المركز المالي الحقيقي للشركة، وما إذا كانت الشركة تمسك حسابات منتظمة، وما إذا كان الجرد قد أجري وفقاً للأصول المرعية، وما إذا كانت البيانات الواردة في تقرير مجلس الإدارة متفقة مع ما هو وارد في دفاتر الشركة، وما إذا كانت هناك مخالفات لأحكام نظام الشركة أو لأحكام القانون قد وقعت خلال

السنة المالية على وجه يؤثر في نشاط الشركة أو في مركزها المالي مع بيان ما إذا كانت هذه المخالفات لا تزال قائمة وذلك في حدود المعلومات التي توافرت لديه، ويكون المراقب مسؤولاً عن صحة البيانات الواردة في تقريره بصفته وكيلاً عن جميع المساهمين ولكل مساهم أثناء عقد الجمعية العامة ان يناقش المراقب وان يستوضحه عما ورد في تقريره.

مادة (٤٨):

يقتطع من إجمالي الأرباح غير الصافية نسبة مئوية يحددها مجلس الإدارة لاستهلاك موجودات الشركة أو للتعويض عن نزول قيمتها، وتستعمل هذه الأموال لشراء المواد والآلات والمنشآت اللازمة أو لإصلاحها، ولا يجوز توزيع هذه الأموال على المساهمين.

مادة (٤٩):

توزع الأرباح الصافية على الوجه الآتي:

أولاً: تقتطع ١٠٪ عشرة في المئة تخصص لحساب الاحتياطي الإجباري، ويجوز للجمعية العامة وقف هذا الاقتطاع إذا زاد الاحيتاطي الإجباري عن نصف رأس المال الشركة.

ثانياً: تقتطع ١٪ واحد في المئة تخصص لحساب مؤسسة الكويت للتقدم العلمي.

ثالثاً: تقتطع نسبة مئوية تخصص لحساب الاحتياطي الاختياري يقترحها مجلس الإدارة وتوافق عليها الجمعية العامة ويوقف هذا الاقتطاع بقرار من الجمعية العامة العادية بناءٍ على اقتراح مجلس الإدارة.

رابعاً: يقتطع جزء من الأرباح بناءً على اقتراح مجلس الإدارة وتقرره الجمعية العامة لمواجهة الالتزامات المترتبة على الشركة بموجب قوانين العمل ولا يجوز توزيع هذه الأموال على المساهمين.

خامساً: يقتطع المبلغ اللازم لتوزيع حصة أولى من الأرباح قدرها ٥٪ خمسة في المئة للمساهمين يحددها مجلس الإدارة وتقررها الجمعية العامة.

سادساً: يقتطع بعد ما تقدم مبالغ تقرره الجمعية العامة العادية بحيث لا يزيد عن ١٠٪ عشرة في المئة من الباقي يخصص مكافآت مجلس الإدارة.

سابعاً: يوزع الباقي من الأرباح بعد ذلك على المساهمين كحصة إضافية في الأرباح أو يرحل بناءً على اقتراح مجلس الإدارة إلى السنة المقبلة أو يخصص لإنشاء مال احتياطي عام أو مال للاستهلاك غير عاديين.

مادة (٥٠):

تدفع حصص الأرباح إلى المساهمين في المكان والمواعيد التي يحددها مجلس الإدارة.

مادة (٥١):

يستعمل المال الاحتياطي بناءً على قرار مجلس الإدارة فيما يكون أوفى بمصالح الشركة ولا يجوز توزيع الاحتياطي الإجباري على المساهمين، وانما يجوز استعماله لتأمين توزيع أرباح على المساهمين تصل إلى ٥٪ خمسة في المئة في السنوات التي لا تسمح فيها أرباح الشركة بتأمين هذا الحد، وإذا زاد الاحتياطي الإجباري عن نصف رأس مال الشركة جاز للجمعية ان تقرر استعمال ما زاد على هذا الحد في الوجوه التي تراها لصالح الشركة ومساهميها.

مادة (٥٢):

تودع أموال الشركة النقدية لدى بنك أو عدة بنوك يحددها مجلس الإدارة ويحدد مجلس الإدارة الحد الأعلى من المال النقدي الذي يجوز الاحتفاظ به في صندوق الشركة.

الفصل الثالث:
انقضاء الشركة وتصفيتها:

مادة (٥٣):

تنقضي الشركة بأحد الأسباب المنصوص عليها في قانون الشركات التجارية.

مادة (٥٤):

تجري تصفية أموال الشركة عند انقضائها وفقاً للأحكام الواردة في قانون الشركات التجارية.

مادة (٥٥):

تطبق أحكام قانون الشركات التجارية رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له في كل ما لم يرد بشأنه نص خاص في عقد التأسيس أو في هذا النظام.

مادة (٥٦):

حرر هذا العقد بناءٍ على كتاب وزارة التجارة والصناعة رقم (٦٩٥٩) في ٢٠٠٤/٢/٢٩، والمسجل بوارد مكتب توثيق العقود والشركات برقم (١١٨٤) في ٢٠٠٤/٢/٢٩.

الطرف الأول بصفته

الطرف الثاني بصفته

الطرف الثالث بصفته

الطرف الرابع بصفته

الطرف الخامس بصفته

الطرف السادس بصفته

الطرف السابع بصفته

الطرف الثامن بصفته

الطرف التاسع بصفته

الطرف العاشر بصفته

الطرف الحادي عشر بصفته

الطرف الثاني عشر بصفته

الطرف الثالث عشر بصفته

الطرف الرابع عشر بصفته

الطرف الخامس عشر بصفته

الطرف السادس عشر بصفته

الطرف السابع عشر بصفته

الطرف الثامن عشر بصفته

الطرف التاسع عشر بصفته

الطرف العشرون

الطرف الحادي والعشرون بصفته

الطرف الثاني والعشرون بصفته

الطرف الثالث والعشرون
الطرف الرابع والعشرون
الطرف الخامس والعشرون
الطرف السادس والعشرون
الطرف السابع والعشرون
الطرف الثامن والعشرون بصفته
الطرف التاسع والعشرون
الطرف الثلاثون بصفته
الطرف الحادي والثلاثون
الطرف الثاني والثلاثون بصفته
الطرف الثالث والثلاثون بصفته
الطرف الرابع والثلاثون بصفته
الطرف الخامس والثلاثون بصفته
الطرف السادس والثلاثون
الطرف السابع والثلاثون بصفته
الطرف الثامن والثلاثون بصفته
الطرف التاسع والثلاثون بصفته
الطرف الأربعون
الطرف الحادي والأربعون بصفته
الطرف الثاني والأربعون بصفته
الطرف الثالث والأربعون بصفته
الطرف الرابع والأربعون بصفته
الطرف الخامس والأربعون
الطرف السادس والأربعون بصفته
الطرف السابع والأربعون بصفته
الطرف الثامن والأربعون بصفته
الطرف التاسع والأربعون بصفته
الطرف الخمسون بصفته
الطرف الحادي والخمسون بصفته
الطرف الثاني والخمسون بصفته
الطرف الثالث والخمسون بصفته
الطرف الرابع والخمسون بصفته
الطرف الخامس والخمسون بصفته
الطرف السادس والخمسون بصفته

الطرف السابع والخمسون بصفته
الطرف الثامن والخمسون
الطرف التاسع والخمسون
الطرف الستون
الطرف الحادي والستون
الطرف الثاني والستون
الطرف الثالث والستون بصفته
الطرف الرابع والستون
الطرف الخامس والستون بصفته
الطرف السادس والستون بصفته
الطرف السابع والستون بصفته
الطرف الثامن والستون بصفته
الطرف التاسع والستون
الطرف السبعون بصفته بصفته
الطرف الحادي والسبعون بصفته
الطرف الثاني والسبعون بصفته
الطرف الثالث والسبعون بصفته
الطرف الرابع والسبعون بصفته
الطرف الخامس والسبعون بصفته
الطرف السادس والسبعون بصفته
الطرف السابع والسبعون
الطرف الثامن والسبعون بصفته

وبما ذكر تحرر هذا العقد وبعد تلاوته على الحاضرين وقعوه.
تحرر من أصل وعدد (٤) نسخة، ومكون من عدد (١٤) صفحة.
القدر من الكتابة وليس به شطب أو إضافة ومرفقاته.

الموثقة
هيام عبدالله المحري

مرسوم رقم (١٢٢) لسنة ٢٠٠٧
بالموافقة على زيادة رأس مال شركة طيران الجزيرة
(شركة مساهمة كويتية)

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى قانون الشركات التجارية الصادر بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له، وعلى المرسوم رقم (٨٩) لسنة ٢٠٠٤ بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية باسم شركة طيران الجزيرة (ش.م.ك)، وعلى قرار الجمعية العامة العادية لشركة طيران الجزيرة (ش.م.ك) الصادر بتاريخ ٨ / ١٠/ ٢٠٠٦ وقرار الجمعية العامة غير العادية الصادر بتاريخ ٢٩ / ١٠/ ٢٠٠٦، وبناءً على عرض وزير التجارة والصناعة، وبعد موافقة مجلس الوزراء، رسمنا بالآتي:

مادة أولى:

ووفق على قرار الجمعية العامة العادية لشركة طيران الجزيرة (ش.م.ك) الصادر بتاريخ ٨ / ١٠/ ٢٠٠٦ والمتضمن زيادة رأس مال الشركة من ١٠,٠٠٠,٠٠٠ دينار (عشرة ملايين دينار) إلى ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دينار (عشرون مليون دينار) وذلك بإصدار ١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (مائة مليون سهم) بقيمة اسمية قدرها ١٠٠ فلس للسهم الواحد تطرح للاكتتاب للمساهمين المقيدين في سجلات الشركة في تاريخ نشر المرسوم بالموافقة على زيادة رأس مال الشركة في الجريدة الرسمية.

مادة ثانية:

ووفق على قرار الجمعية العامة غير العادية للشركة المذكورة الصادر بتاريخ٢٠٠٦/١٠/٢٩ بتعدل المادة (٦) من كل من عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة، ليصبح على النحو التالي:

(حدد رأس مال الشركة بمبلغ ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دينار (عشرون مليون دينار) موزعة على ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (مئتي مليون سهم) قيمة كل سهم مائة فلس وجميع الأسهم نقدية).

مادة ثالثة:

على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
صباح الأحمد الجابر الصباح
رئيس مجلس الوزراء
ناصر المحمد الأحمد الصباح
وزير التجارة والصناعة
فلاح فهد الهاجري

صدر بقصر السيف في: ٢٧ ربيع الآخر ١٤٢٨ هـ،
الموافق: ١٤ مايو ٢٠٠٧م.

مرسوم رقم ١٧٦ لسنة ٢٠١٢
بالموافقة على زيادة رأس مال شركة طيران الجزيرة
(شركة مساهمة كويتية)

بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى قانون الشركات التجارية الصادر بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له، وعلى المرسوم رقم ٨٩ لسنة ٢٠٠٤ بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية باسم شركة طيران الجزيرة (ش.م.ك) المعدل بالمرسوم رقم ١٢٢ لسنة ٢٠٠٧، وعلى قراري الجمعية العامة العادية وغير العادية لشركة طيران الجزيرة (ش.م.ك) الصادرين بتاريخ ٢٠١٠/٥/١٣ وقرار الجمعية العامة العادية الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٩/٢٧، وبناءٍ على عرض وزير التجارة والصناعة، وبعد موافقة مجلس الوزراء،
رسمنا بالآتي:

مادة أولى:

ووفق على قراري الجمعية العامة العادية وغير العادية الصادرين بتاريخ ٢٠١٠/٩/١٣ وعلى قرار الجمعية العامة العادية الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٩/٢٧ بزيادة رأس مال الشركة من ٢٢,٠٠٠,٠٠٠ دينار (اثنان وعشرون مليون دينار) إلى ٤٢,٠٠٠,٠٠٠ دينار (اثنان وأربعون مليون دينار) وذلك باصدار ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (مائتا مليون سهم) بقيمة أسمية قدرها ١٠٠ فلس للسهم وتكون الأولوية في الاكتتاب للمساهمين المقيدين في سجلات الشركة في اليوم السابق لموعد استدعاء زيادة رأس المال بعد صدور المرسوم بالموافقة على زيادة رأس مال الشركة.

مادة ثانية:

ووفق على قرار الجمعية العامة غير العادية للشركة المذكورة الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٩/١٣ بتعديل المادة (٦) من كل من عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة لتصبح على النحو التالي:
(حدد رأس مال الشركة بمبلغ ٤٢,٠٠٠,٠٠٠ دينار (اثنان وأربعون مليون دينار) موزعة على ٤٢٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم (أربعمائة وعشرون مليون سهم) قيمة كل سهم مائة فلس وجميع الأسهم نقدية).

مادة ثالثة:

على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
صباح الأحمد الجابر الصباح
رئيس مجلس الوزراء
جابر مبارك الحمد الصباح
وزير التجارة والصناعة
أنس خالد الصالح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ رمضان ١٤٣٣ هـ
الموافق: ٨ أغسطس ٢٠١٢م

الباب الرابع :
الاتفاقيات الدولية التي انضمت لها دولة الكويت والخاصة بالطيران المدني

أولاً: اتفاقية الطيران المدني الدولي
(اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤)

ديباجة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لاساءة استخدامه أن تشكل خطرا على الأمن العام.

ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم.

لذلك، فان الحكومات الموقعة أدناه، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقق انشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة.

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض.

الباب الأول
الملاحة الجوية

الفصل الأول
مبادئ عامة وتطبيق الاتفاقية

مادة (١)

السيادة

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها.

مادة (٢)

الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر اقليم الدولة الأراضي البرية والمياه الاقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو انتدابها.

مادة (٣)

الطائرات المدنية وطائرات الدولة

(أ) تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة.

(ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة.

(١) دخلت حيز التنفيذ في ٤/ ٤/ ١٩٤٧ وهو اليوم الثلاثين بعد أن أودعت لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة السادسة والعشرين للتصديق على الاتفاقية أو اخطار الانضمام إليها وفقا للمادة الحادية والتسعين (ب).

(ج) لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق اقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه الا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره، وطبقاً لشروط ذلك الترخيص.

(د) تتعهد الدول المتعاقدة عند اصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية.

مادة (٤)

اساءة استخدام الطيران المدني

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي غرض يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية.

الفصل الثاني
الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة

مادة (٥)

حق الطيران غير المنتظم

توافق كل دولة متعاقدة على أن لجميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة الحق، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، في الطيران فوق اقليمها أو عبوره بدون توقف، أو التوقف فيه لأغراض غير تجارية بدون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق، مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في أن تلزمها بالهبوط. ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول إليها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية، بأن تتبع الطرق المعينة أو أن تحصل على اذن خاص لمثل هذه الرحلات.

وإذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة في نقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير ما عدا الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، فيكون لها أيضا امتياز أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد، شريطة مراعاة أحكام المادة السابعة، مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الأخذ أو الانزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائماً من أنظمة أو شروط أو قيود.

مادة (٦)

الخطوط الجوية المنتظمة

لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، الا بإذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الإذن أو الترخيص.

مادة (٧)

النقل الداخلي

يكون لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ في

اقليمها أي ركاب أو بريد أو بضائع لنقلهم لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير إلى نقطة أخرى داخل اقليمها. وتتعهد كل دولة متعاقدة بألا تعقد أي ترتيبات تمنح بالتحديد مثل هذا الامتياز، على أساس مطلق، لدولة أخرى أو لمؤسسة نقل جوي تابعة لدولة أخرى، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذا الامتياز المطلق من أي دولة أخرى.

مادة (٨)

الطائرات التي تطير بدون طيار

لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة الا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية.

مادة (٩)

المناطق المحظورة

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقيد أو تحظر بشكل موحد طيران طائرات الدول الأخرى فوق مناطق معينة من اقليمها، لأسباب تتعلق بضرورة عسكرية أو بالسلامة العامة، بشرط ألا يمارس أي تمييز في هذا الخصوص بين طائرات هذه الدولة المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة وبين طائرات الدول المتعاقدة الأخرى المستخدمة في خطوط مماثلة. ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحة الجوية بلا ضرورة. وتبلغ الدول المتعاقدة الأخرى ومنظمة الطيران المدني الدولي بأسرع ما يمكن بأوصاف تلك المناطق المحظورة في إقليم دولة متعاقدة، وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك.

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة أيضا بالحق، في ظروف استثنائية أو أثناء الحالات الطارئة أو لصالح السلامة العامة، في أن تقيد أو تحظر مؤقتا وبأثر فوري الطيران فوق اقليمها بأكمله أو فوق جزء منه، بشرط أن يطبق هذا التقييد أو الحظر بدون تمييز بسبب الجنسية على طائرات جميع الدول الأخرى.

(ج) يجوز لكل دولة متعاقدة، وفقا للقواعد التي قد تقررها، أن تلزم أي طائرة تدخل المناطق المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن من الناحية العملية في مطار معين داخل اقليمها.

مادة (١٠)

الهبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص، بعبور اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره، إذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك. وعلى مثل هذه

الطائرة، عند مغادرتها اقليم دولة متعاقدة، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة. وتعلن الدولة خصائص جميع المطارات الجمركية المعينة وترسلها إلى منظمة الطيران المدني الدولي، المنشأة بموجب الباب الثاني من هذه الاتفاقية، لابلاغ جميع الدول المتعاقدة الأخرى بها.

مادة (١١)

تطبيق القواعد الجوية

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تطبق قوانين وقواعد الدولة المتعاقدة المتعلقة بدخول الطائرات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية إلى اقليمها أو خروجها منه، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات وملاحتها أثناء وجودها داخل اقليمها، تطبق على طائرات جميع الدول المتعاقدة بدون تمييز بسبب الجنسية، وتمتثل لها هذه الطائرات عند دخولها اقليم تلك الدولة أو خروجها منه أو أثناء وجودها فيه.

مادة (١٢)

قواعد الجو

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها، في أي مكان وجدت، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة، إلى أقصى حد ممكن، للأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية. وتسري فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية. وتتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة.

مادة (١٣)

قواعد التصاريح والدخول

ان القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها إلى اقليمها أو خروجهم منه، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي، يجب اتباعها عند دخول اقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقم، أو فيما يتعلق بهذه البضائع.

مادة (١٤)

منع انتشار الأمراض

توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية: الكوليرا، والتيفوس (الوبائي)، والجدري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، وتحقيقا لهذا لغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالاجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات. ويجري هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص

وتكون الدول المتعاقدة أطرافاً فيها .

مادة (١٥)

رسوم المطارات والرسوم المماثلة

كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومفتوح للاستعمال العام أمام طائراتها الوطنية يجب مع مراعاة أحكام المادة الثامنة والستين أن يفتح على النحو ذاته بشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى وكذلك تطبق شروط موحدة على استعمال طائرات كل دولة متعاقدة لجميع تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، المقدمة لأغراض الاستعمال العام من أجل سلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها .

وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد .

(أ) بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدمة في عمليات مماثلة .

(ب) بالنسبة للطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة في خطوط جوية دولية مماثلة .

تنشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدني الدولي، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن، فان الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس، الذي عليه أن يعد تقريرا أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدول التي يعنيها الأمر . ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق اقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها .

مادة (١٦)

تفتيش الطائرات

للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة الحق في تفتيش طائرات الدول المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى التي تنص عليها هذه الاتفاقية، بدون أن تسبب تأخيرا غير معقول .

الفصل الثالث
جنسية الطائرات

مادة (١٧)

جنسية الطائرات

تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها .

مادة (١٨)

ازدواجية التسجيل

لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلا صحيحا في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى .

مادة (١٩)

القوانينن الوطنية التي تحكم التسجيل

يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقا لقوانينها وأنظمتها .

مادة (٢٠)

ابراز العلامات

تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية والتسجيل الخاصة بها .

مادة (٢١)

تقارير التسجيل

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة . وبالإضافة إلى ذلك، تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي، طبقا للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدمة عادة في الملاحة الجوية الدولية . وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها .

الفصل الرابع
اجراءات تسهيل الملاحة الجوية

مادة (٢٢)

تبسيط الاجراءات

توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ، عن طريق اصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي

له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصا فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك واجراءات التصريح.

مادة (٢٣)

اجراءات الجمارك والهجرة

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع، إلى الحد الذي تراه ممكنا من الوجهة العملية، اجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية طبقا لأساليب العمل التي قد تقرر أو يوصي بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية. ولا يفسر أي من أحكام هذه الاتفاقية بأنه يمنع من انشاء مطارات غير جمركية.

مادة (٢٤)

الرسوم الجمركية

(أ) تعفى مؤقتا من الرسوم الجمركية كل طائرة أثناء قيامها برحلة إلى أو من أو عبر اقليم دولة متعاقدة أخرى بشرط مراعاة الأنظمة الجمركية لتلك الدولة. ويعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والفرائض المماثلة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية، الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والأجهزة المعتادة والمؤن الموجودة على متن طائرة تابعة لدولة متعاقدة، لدى وصولها إلى اقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقيت هذه المواد بالطائرة عند مغادرتها لهذا الاقليم. ولا يسري هذا الاعفاء على أي كميات أو مواد تُنزل من الطائرة، الا إذا سمحت بذلك الأنظمة الجمركية للدولة التي قد تقتضي وضع هذه الكميات أو المواد تحت رقابة السلطات الجمركية.

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية قطع الغيار والمعدات المستوردة إلى اقليم دولة متعاقدة لتركيبها أو استعمالها في طائرة دولة متعاقدة أخرى تعمل في الملاحة الجوية الدولية، وذلك مع مراعاة قواعد الدولة المعنية التي قد تقتضي وضع هذه المواد تحت اشراف ورقابة السلطات الجمركية.

مادة (٢٥)

الطائرات التي في حالة خطر

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ ما تراه ممكنا من التدابير لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في اقليمها، وأن تسمح لمالكي الطائرة أو لسلطات الدولة المسجلة بها الطائرة تقديم المساعدة التي توجبها الظروف، بشرط أن يكون ذلك تحت رقابة سلطات تلك الدولة. وتتعاون كل دولة متعاقدة، عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة، في اتخاذ التدابير المنسقة التي قد يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية.

مادة (٢٦)

التحقيق في الحوادث

في حالة وقوع حادث لطائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم دولة متعاقدة أخرى، نتجت عنه وفاة أو اصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني جسيم بالطائرة أو تسهيلات الملاحة الجوية، تجري الدولة التي وقع فيها الحادث تحقيقا في ملابسات الحادث طبقا للاجراءات التي قد توصي بها منظمة الطيران المدني

الدولي، وذلك بقدر ما تسمح به قوانين تلك الدولة. وتتاح للدولة المسجلة فيها الطائرة الفرصة لتعيين مراقبين لحضور التحقيق، وتقوم الدولة التي تجري التحقيق بابلاغ دولة التسجيل بالتقرير والنتائج ذات العلاقة.

مادة (٢٧)

الاعفاء من توقيع
الحجز في حالة الدعاوي المتعلقة ببراءات الاختراع

(أ) إذا دخلت طائرة تابعة لدولة متعاقدة ومستخدمة في الملاحة الجوية الدولية اقليم دولة متعاقدة أخرى دخولا مرخصا به أو كانت تعبره عبورا مرخصا به، سواء تضمن هذا العبور هبوطا أو لم يتضمنه، فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ايقافها أو اقامة أي دعوى ضد مالكها أو مستثمرها، ولا اجراء أي تدخل آخر فيها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها، على أساس أن بناء الطائرة أو آليتها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها، يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة أو تصميم أو نموذج مسجل على النحو الواجب في الدولة التي دخلت الطائرة اقليمها، ومن المتفق عليه أنه لا يجوز في أي حالة أن يطلب في الدولة التي دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الاعفاء المذكور أعلاه من حجز الطائرة أو ايقافها.

(ب) تسري أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أيضاً على خزن قطع الغيار والمعدات الاحتياطية للطائرات وكذلك على حق استعمالها وتركيبها لاصلاح طائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم أي دولة متعاقدة أخرى، على أنه لا يجوز بيع أي من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتي خزنت بهذه الصفة أو توزيعها في داخل الدولة المتعاقدة التي دخلتها الطائرة، كما لا يجوز تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة.

(ج) لا تستفيد من أحكام هذه المادة الا الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي تكون اما (١) دولا أطرافاً في الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الملكية الصناعية وفي أي تعديلات لتلك الاتفاقية، (٢) أو دولا أصدرت بشأن براءات الاختراع قوانين تعترف بمقتضاها باختراعات رعايا الدول الأخرى الأطراف في هذه الاتفاقية وتمنحها حماية ملائمة.

مادة (٢٨)

التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

تتعهد كل دولة متعاقدة، في حدود امكانياتها العملية بالآتي:

(أ) أن توفر في اقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات أرصاد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقا للقواعد القياسية وأساليب العمل التي يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية.

(ب) أن تعتمد وتنفذ النظم القياسية الملائمة بشأن اجراءات الاتصالات والرموز والعلامات والاشارات والاضاءة وغيرها من أساليب وقواعد العمل التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية.

(ج) أن تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقا للقواعد القياسية التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية.

الفصل الخامس

الشروط الواجب توافرها بالنسبة للطائرات

مادة (٢٩)

المستندات التي تحمل على متن الطائرات

تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية :

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران .

(ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها .

(د) سجل رحلاتها .

(هـ) رخصة جهازها اللاسلكي إذا كانت مجهزة بمثل هذا الجهاز .

(و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد، إذا كانت تحمل ركابا .

(ز) قائمة بالبضائع واقرارات تفصيلية بشأنها، إذا كانت تحمل بضائع .

مادة (٣٠)

جهاز اللاسلكي بالطائرات

(أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة، أن تحمل جهاز ارسال لاسلكي أثناء وجودها في اقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الاقليم، الا إذا كانت السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة قد أصدرت ترخيصا بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله . ويكون استعمال جهاز الارسال اللاسلكي داخل اقليم الدولة المتعاقدة التي تطير الطائرة فوقه خاضعا للأنظمة التي تضعها تلك الدولة .

(ب) لا يجوز أن يستعمل جهاز الارسال اللاسلكي الا أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض صادرة من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة .

مادة (٣١)

شهادات الصلاحية للطيران

تزود كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

مادة (٣٢)

رخص الأفراد

(أ) يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف، فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمها، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأي من رعاياها دولة متعاقدة أخرى.

مادة (٣٣)

الاعتراف بالشهادات والرخص

تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية.

مادة (٣٤)

سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيد به البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها، وذلك بالشكل الذي يقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية.

مادة (٣٥)

القيود المفروضة على نقل البضائع

(أ) لا يجوز نقل ذخائر حربية أو مواد حربية إلى داخل اقليم دولة أو فوقه بطائرة تعمل في الملاحة الدولية الا بإذن من تلك الدولة. وتحدد كل دولة، عن طريق قواعد تصدرها، ما يعتبر ذخائر حربية أو مواد حربية لأغراض هذه المادة، مع اعطاء الاعتبار الواجب، لأغراض التوحيد، للتوصيات التي قد تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر.

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر، لأسباب تتعلق بالنظام العام والسلامة، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة (أ) داخل اقليمها أو فوقه، وذلك بشرط ألا يكون هناك تمييز في هذا الشأن بين طائراتها الوطنية التي تعمل في الملاحة الدولية وبين طائرات الدول الأخرى العاملة في نفس المجال، وبشرط ألا يفرض أي قيد من شأنه أن يعيق نقل أو استعمال أجهزة على متن الطائرات تكون لازمة لتشغيل تلك الطائرات أو ملاحتها أو لسلامة أفراد الطاقم أو الركاب.

مادة (٣٦)

آلات التصوير

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تحظر أو تنظم استعمال آلات التصوير على متن الطائرات التي تطير فوق اقليمها.

الفصل السادس

القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا

مادة (٣٧)

اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وتحقيقا لهذا الهدف، تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات الدولية الموصي بها، والتي تتعلق بالمسائل الآتية:

(أ) نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك العلامات الأرضية.

(ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط.

(ج) قواعد الجو واجراءات مراقبة الحركة الجوية.

(د) اصدار الرخص لأفراد التشغيل والصيانة.

(هـ) صلاحية الطائرات للطيران.

(و) تسجيل الطائرات وتمييز هويتها.

(ز) جمع معلومات الأرصاد الجوية وتبادلها.

(ح) سجلات الرحلات.

(ط) الخرائط والرسومات الجوية.

(ي) اجراءات الجمارك والهجرة.

(ك) الطائرات التي في حالة خطر والتحقيق في الحوادث.

وكذلك جميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر.

مادة (٣٨)

الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية

على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماما مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية، أن تبلغ فورا منظمة الطيران المدنى الدولى بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التى قررتها القاعدة القياسية الدولية.

وفي حالة التعديلات على القواعد القياسية الدولية، فعلى كل دولة لا تدخل على قواعدها أو اجراءاتها التعديلات الملائمة أن تخطر المجلس بذلك خلال الستين يوما التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية، أو أن توضح الاجراء الذي تعتزم اتخاذه. وفي هذه الأحوال، يبلغ المجلس فورا جميع الدول الأخرى بالاختلاف القائم بين عنصر أو أكثر من عناصر القاعدة القياسية الدولية المعنية وبين ما يقابلها من الاجراءات الوطنية في تلك الدولة.

مادة (٣٩)

اعتماد الشهادات والرخص

(أ) أي طائرة أو جزء منها توجد بصددها قاعدة قياسية دولية خاصة بالصلاحية للطيران أو الأداء ولم تف في أي جانب كان لتلك القاعدة عند اصدار شهادة صلاحيتها للطيران، فيجب أن يدوّن على شهادة صلاحيتها للطيران، أو في ملحق لها، بيان كامل بالتفاصيل التي لم تف فيها الطائرة أو أحد أجزائها بالقاعدة القياسية.

(ب) أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، فيجب أن يدوّن على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

مادة (٤٠)

صلاحية الشهادات والرخص المعتمدة

لا يجوز لأي طائرة أو لأي عضو في طاقم طائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الدولية، الا إذا كان ذلك بإذن من الدول أو الدولة التي يدخلون أراضيها. أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرة، أو أي جزء مرخص من أجزاء الطائرة، في دولة غير الدولة التي أصدرت فيها شهادتها أصلا، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائرة أو جزء الطائرة.

مادة (٤١)

الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بالصلاحية للطيران

لا تسري أحكام هذا الفصل على الطائرات ومعدات الطائرات من أنواع قدمت نماذجها الأولية إلى السلطات الوطنية المختصة من أجل الحصول لها على شهادات قبل مضى ثلاث سنوات على تاريخ اعتماد قاعدة قياسية دولية بخصوص الصلاحية للطيران بالنسبة إلى هذه المعدات.

مادة (٤٢)

الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بأهلية أفراد طاقم القيادة

لا تسري أحكام هذا الفصل على أفراد طاقم القيادة الذين أصدرت رخصهم في الأصل قبل انتهاء السنة التالية للتاريخ الذي تعتمد فيه لأول مرة قاعدة قياسية دولية بخصوص أهلية هؤلاء الأفراد. ولكن هذه الأحكام تسري على أي حال على جميع أفراد الطاقم الذين تبقى رخصهم صالحة لمدة خمس سنوات بعد تاريخ اعتماد مثل هذه القاعدة القياسية.

الباب الثاني
منظمة الطيران المدني الدولي

الفصل السابع
المنظمة

مادة (٤٣)

التسمية والتشكيل

أنشئت بمقتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى «منظمة الطيران المدني الدولي» . وتتكون هذه المنظمة من جمعية عمومية ومجلس وأي هيئات أخرى قد تصبح ضرورية .

مادة (٤٤)

الأهداف

ان غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلي :

(أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم .

(ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية .

(ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي .

(د) تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد .

(هـ) منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة .

(و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي .

(ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .

(ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية .

(ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام .

مادة (٤٥)(*)

المقر الدائم

يكون المقر الدائم للمنظمة في المكان الذي تحدده آخر دورة للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي المنشأة طبقا للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو في

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/ ٦/ ١٩٥٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٦/ ٥/ ١٩٥٨ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فان النص الأصلي للاتفاقية لا زال نافذا . وفيما يلي النص الأصلي قبل التعديل :

«يكون المقر الدائم للمنظمة في المكان الذي تحدده آخر دورة للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي المنشأة طبقا للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو في ٧/ ١٢/ ١٩٤٤ . ويجوز نقل المقر مؤقتا إلى مكان آخر بقرار من المجلس» .

السابع من ديسمبر ١٩٤٤ . ويجوز نقل المقر مؤقتا إلى مكان آخر بقرار من المجلس، وخلافا للنقل المؤقت يكون النقل بقرار من الجمعية العمومية، ويتخذ هذا القرار بعدد الأصوات الذي تحدده الجمعية العمومية . ويشترط ألا يقل عدد الأصوات المحدد على هذا النحو عن ثلاثة أخماس العدد الكلي للدول المتعاقدة .

مادة (٤٦)

الدورة الأولى للجمعية العمومية

يدعو المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة سالفة الذكر الدورة الأولى للجمعية العمومية إلى الانعقاد في الزمان والمكان اللذين يحددهما وذلك بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

مادة (٤٧)

الأهلية القانونية

تتمتع المنظمة في اقليم كل دولة متعاقدة بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية وظائفها . وتمنح المنظمة شخصية اعتبارية كاملة حيثما يكون ذلك متوافقا مع دستور الدولة المعنية وقوانينها .

الفصل الثامن
الجمعية العمومية

مادة (٤٨)

دورات انعقاد الجمعية العمومية والتصويت

(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعو المجلس إلى انعقادها في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز أن تعقد دورة غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس أو بناء على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الاجمالي للدول المتعاقدة، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام* .

(ب) لكل الدول المتعاقدة حقوق متساوية في أن تمثل في جلسات الجمعية العمومية ولكل دولة الحق في صوت واحد . ويجوز أن يعاون المندوبين الذين يمثلون الدول المتعاقدة مستشارون فنيون يجوز لهم الاشتراك في الجلسات ولكن ليس لهم حق التصويت .

(ج) يتطلب تشكيل النصاب القانوني لجلسات الجمعية العمومية حضور ممثلي أغلبية الدول

---

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الرابعة عشر للجمعية العمومية في ١٤/ ٩/ ١٩٦٢ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١١/ ٩/ ١٩٧٥ بالنسبة للدول التي صدقت عليه، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . وفيما يلي النص السابق لهذه المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/ ٦/ ١٩٥٤، والذي أصبح نافذا اعتبارا من ١٢/ ١٢/ ١٩٥٦ :

«(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز أن تعقد دورات غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب أي عشر دول متعاقدة، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام» .

وفيما يلي النص الأصلي غير المعدل في الاتفاقية :

«(أ) تنعقد الجمعية العمومية سنويا ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز أن تعقد دورات غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب أي عشر دول متعاقدة، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام» .

المتعاقدة. وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأصوات المدلى بها، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية.

مادة (٤٩)

سلطات ومهام الجمعية العمومية

تكون طلبات ومهام الجمعية العمومية كما يلي:

(أ) انتخاب رئيسها وأعضاء هيئة المكتب الآخرين في كل دورة.

(ب) انتخاب الدول المتعاقدة التي تمثل في المجلس، وذلك طبقا لأحكام الفصل التاسع.

(ج) بحث تقارير المجلس واتخاذ اجراءات ملائمة بناء عليها والبت في أي مسألة يحيلها المجلس اليها.

(د) وضع قواعد الاجراءات الخاصة بها وتشكيل لجان فرعية حسبما قد تراه ضروريا أو مستحسنا.

(هـ) اعتماد ميزانيات سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقا لأحكام الفصل الثاني عشر*.

(و) مراجعة المصروفات واعتماد حسابات المنظمة.

(ز) احالة أي مسألة داخلة في اختصاصها، وفقا لتقديرها، إلى المجلس أو اللجان الفرعية أو أي هيئة أخرى.

(ح) تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة أو المطلوبة لأداء مهام المنظمة وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات في أي وقت.

(ط) تنفيذ أحكام الفصل الثالث عشر المعنية.

(ي) بحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية، وعليها إذا أقرتها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة، وفقا لأحكام الفصل الحادي والعشرين.

(ك) معالجة أي مسألة داخلة في اختصاص المنظمة ولا يكلف المجلس صراحة بمعالجتها.

الفصل التاسع

المجلس

مادة (٥٠)

تشكيل وانتخاب المجلس

(أ) يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة أمام الجمعية العمومية، ويتألف من ثلاث وثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية. ويتم الانتخاب في أول دورة للجمعية العمومية ويجري بعد ذلك كل ثلاث سنوات. ويبقى أعضاء المجلس المنتخبون على هذا النحو في مناصبهم حتى الانتخاب التالي**.

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/ ٦/ ١٩٥٤، وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٢/ ١٢/ ١٩٥٦ بالنسبة للدول المتعاقدة التي صدقت عليه، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والستعين (أ) من الاتفاقية. أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل، فان النص الأصلي للاتفاقية لازال نافذا ونصه كالآتي:

«(هـ) اعتماد ميزانية سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقا لأحكام الفصل الثاني عشر».

** هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية في ١٤/ ١٠/ ١٩٧٤. وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٥/ ٢/ ١٩٨٠. وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضي بأن يتألف المجلس من ٢١ عضوا. وعدل النص بعد ذلك في الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩/ ٦/ ١٩٦١، وأصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٧/ ٧/ ١٩٦٢، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٢٧ عضوا. ثم اعتمد تعديل آخر في الدورة السابعة عشرة (أ) (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٢/ ٣/ ١٩٧١، وأصبح هذا التعديل نافذا اعتبارام من ١٦/ ١/ ١٩٧٣، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٣٠ عضوا.

(ب) تراعي الجمعية العمومية، في انتخاب أعضاء المجلس، تمثيلا ملائما للدول الآتية: (١) الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية، (٣) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية بالعالم في المجلس، وعلى الجمعية العمومية أن تملأ أي مقعد شاغر بالمجلس في أقرب وقت ممكن، وعلى أي دولة متعاقدة تنتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضوية سلفها.

(ج) لا يجوز لأي ممثل لدولة متعاقدة عضو في المجلس أن يشترك بصورة فعلية في استثمار خط جوي دولي أو أن يكون له مصلحة مالية في مثل هذا الخط.

مادة (٥١)

رئيس المجلس

ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات. ويجوز اعادة انتخابه. ولا يكون له حق التصويت وينتخب المجلس من بين أعضائه نائبا واحدا أو أكثر للرئيس يحتفظون بحق التصويت عندما ينوبون عن الرئيس. وليس من الضروري أن ينتخب الرئيس من بين ممثلي أعضاء المجلس، ولكن إذا انتخب ممثل فيعتبر مقعده شاغرا وتملأه الدولة التي يمثلها. ويتولى الرئيس المهام الآتية:

(أ) دعوة المجلس ولجنة النقل الجوي ولجنة الملاحة الجوية للانعقاد.

(ب) تمثيل المجلس.

(ج) القيام باسم المجلس بتأدية المهام التي يكلفه المجلس بها.

مادة (٥٢)

التصويت في المجلس

تصدر قرارات المجلس بموافقة أغلبية أعضائه. ويجوز للمجلس أن يخول لجنة من أعضائه السلطة فيما يتعلق بأي مسألة معينة. ويجوز لأي دولة متعاقدة معنية أن تستأنف أمام المجلس قرارات أي لجنة من لجان المجلس.

مادة (٥٣)

الاشتراك بدون حق التصويت

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تشترك بدون حق التصويت في نظر المجلس أو لجان في أي مسألة تمس مصالحها بصورة خاصة. ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند نظر المجلس في نزاع يكون هو طرفا فيه.

مادة (٥٤)

المهام الالزامية للمجلس

يقوم المجلس بما يلي:

(أ) تقديم تقارير سنوية إلى الجمعية العمومية.

(ب) تنفيذ توجيهات الجمعية العمومية والوفاء بالمهام والالتزامات المنوطة به بمقتضى هذه الاتفاقية.

(ج) تحديد تنظيمه وقواعد اجراءاته .
(د) تعيين لجنة للنقل الجوي يختار أعضاؤها من بين ممثلي أعضاء المجلس وتحديد مهامها وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه .
(هـ) انشاء لجنة للملاحة الجوية طبقا لأحكام الفصل العاشر .
(و) ادارة مالية المنظمة طبقا لأحكام الفصلين الثاني عشر والخامس عشر .
(ز) تحديد مخصصات رئيس المجلس .
(ح) تعيين موظف تنفيذي رئيسي يسمى الأمين العام، واتخاذ التدابير اللازمة لتعيين الموظفين الآخرين اللازمين طبقا لأحكام الفصل الحادي عشر .
(ط) طلب وجمع ودراسة ونشر المعلومات المتعلقة بتقدم الملاحة الجوية وبتشغيل الخطوط الجوية الدولية، بما في ذلك المعلومات عن تكاليف التشغيل وتفاصيل الاعانات التي تدفع لمؤسسات النقل الجوي من الأموال العامة .
(ى) ابلاغ الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية، وكذلك عن كل حالة عدم تنفيذ توصيات المجلس أو قراراته .
(ك) ابلاغ الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ دولة متعاقدة الاجراءات الملائمة في مدة معقولة بعد اخطارها بوقوع المخالفة .
(ل) اعتماد قواعد قياسية دولية وأساليب عمل دولية موصي بها يسميها – من باب التسهيل – ملاحق لهذه الاتفاقية، وذلك طبقا لأحكام الفصل السادس، وتبليغ التدابير التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .
(م) بحث توصيات لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملاحق واتخاذ الاجراءات اللازمة طبقا لأحكام الفصل العشرين .
(ن) بحث أي مسألة متعلقة بالاتفاقية، ترفعها إليه أي دولة متعاقدة .

مادة (٥٥)

المهام الاختيارية للمجلس

يجوز للمجلس :
(أ) انشاء لجان فرعية للنقل الجوي على أساس اقليمي أو غيره، متى كان ذلك ملائما وأظهرت التجربة أنه أمر مستحسن، وتعيين مجموعات من الدول أو من مؤسسات النقل الجوي يمكنه العمل معها أو من خلالها على تيسير تحقيق أهداف هذه الاتفاقية .
(ب) تفويض لجنة الملاحة الجوية سلطة أداء مهام علاوة على المهام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والغاء أو تعديل هذه التفويضات للسلطة في أي وقت .
(ج) اجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية، وابلاغ نتائج بحوثه للدول المتعاقدة، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوي والملاحة الجوية .

(د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية.

(هـ) التحقيق، بناء على طلب أي دولة متعاقدة، في أي موقف قد يظهر أنه يضع عراقيل يمكن تجنبها أمام تطور الملاحة الجوية الدولية، واصدار ما يراه مطلوبا من تقارير بعد انتهاء التحقيق.

الفصل العاشر
لجنة الملاحة الجوية

مادة (٥٦)

الترشيح والتعيين في اللجنة

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضوا يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة. ويجب أن تتوافر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران. ويطلب المجلس من جميع الدول المتعاقدة تقديم ترشيحات. ويعين المجلس رئيس لجنة الملاحة الجوية*.

مادة (٥٧)

مهام اللجنة

تقوم لجنة الملاحة الجوية بما يلي:

(أ) بحث التعديلات المطلوب ادخالها على ملاحق هذه الاتفاقية ورفع توصية إلى المجلس لاقرارها.

(ب) انشاء لجان فرعية فنية يجوز تمثيل أي دولة متعاقدة فيها إذا رغبت في ذلك.

(ج) اسداء المشورة للمجلس فيما يتعلق بجمع كل المعلومات التي تراها لازمة ونافعة لتقدم الملاحة الجوية وبابلاغها للدول المتعاقدة.

الفصل الحادي عشر
الموظفون

مادة (٥٨)

تعيين الموظفين

مع عدم الاخلال بما تضعه الجمعية العمومية من قواعد ومع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يقرر المجلس طريقة تعيين الأمين العام وموظفي المنظمة الآخرين وانهاء خدمتهم وتدريبهم وتحديد رواتبهم ومخصصاتهم وشروط خدمتهم، ويجوز له تعيين رعايا أي دولة متعاقدة أو الاستعانة بخدماتهم.

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية في ٧/ ٧/ ١٩٧١، وقد أصبح هذا التعديل نافذا في ١٩/ ١٢/ ١٩٧٤. وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضي بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثني عشر عضوا.

مادة (٥٩)

الصفة الدولية للموظفين

لا يجوز لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين أن يطلبوا أو يتلقوا تعليمات من أي سلطة خارج المنظمة فيما يتعلق بأداء مهامهم. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تحترم تماما الصفة الدولية لمسؤوليات هؤلاء الموظفين وبأن لا تسعى إلى التأثير على أي من رعاياها في قيامهم بمسؤولياتهم.

مادة (٦٠)

حصانات وامتيازات الموظفين

تتعهد كل دولة متعاقدة، بقدر ما تسمح به اجراءاتها الدستورية، بأن تمنح رئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة الحصانات والامتيازات الممنوحة لمن يماثلهم من موظفى المنظمات الدولية العامة الأخرى. وإذا تم التوصل إلى اتفاقية دولية عامة بشأن حصانات وامتيازات الموظفين الدوليين فتكون الحصانات والامتيازات التي تمنح لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة هي الحصانات والامتيازات الممنوحة بمقتضى تلك الاتفاقية الدولية العامة.

الفصل الثاني عشر

المالية

مادة (٦١)

الميزانية وتقسيم المصروفات

يقدم المجلس إلى الجمعية العمومية ميزانيات سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصروفات. وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانيات بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائما من تعديلات، وتقسم مصروفات المنظمة بين الدول المتعاقدة على الأساس الذي تحدده من وقت لآخر، وذلك باستثناء المبالغ المنصوص في الفصل الخامس عشر على تقسيمها بين الدول التي تقبل ذلك.

مادة (٦٢)*

ايقاف حق التصويت

يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفي خلال مدة معقولة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة.

مادة (٦٣)

مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تتحمل كل دولة متعاقدة مصروفات وفدها للجمعية العمومية ومخصصات أي شخص تعينه في

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/ ٦/ ١٩٥٤. وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٢/ ١٢/ ١٩٥٦ بالنسبة للدول التي صدقت عليه، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية. أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل، فان النص الأصلي للاتفاقية ما زال نافذا ونصه كالآتي:
«يقدم المجلس إلى الجمعية العمومية ميزانية سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الايرادات والمصروفات. وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانية بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائما من تعديلات، وتقسم مصروفات المنظمة بين الدول المتعاقدة على الأساس الذي تحدده من وقت لآخر، وذلك باستثناء المبالغ المنصوص في الفصل الخامس عشر على تقسيمها بين الدول التي تقبل ذلك».

المجلس ومصروفات سفره ومصروفاته الأخرى، وتتحمل المخصصات والمصروفات المماثلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعينهم في أي من اللجان أو اللجان الفرعية للمنظمة.

الفصل الثالث عشر
ترتيبات دولية أخرى

مادة (٦٤)

ترتيبات الأمن

يجوز للمنظمة بقرار من الجمعية العمومية أن تتخذ ترتيبات ملائمة مع أي منظمة عامة تنشئها أم العالم لصون السلم، وذلك فيما يتعلق بمسائل الطيران التي تدخل في اختصاصها والتي تؤثر على الأمن العالمي مباشرة.

مادة (٦٥)

الترتيبات مع الهيئات الدولية الأخرى

يجوز للمجلس أن يبرم باسم المنظمة مع هيئات دولية أخرى اتفاقات للابقاء على خدمات مشتركة ولاتخاذ ترتيبات مشتركة فيما يتعلق بالموظفين، ويجوز له بموافقة الجمعية العمومية أن يتخذ أي ترتيبات أخرى من شأنها تسهيل عمل المنظمة.

مادة (٦٦)

المهام المتعلقة باتفاقات أخرى

(أ) تؤدي المنظمة أيضا المهام المنوطة بها بمقتضى الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية النقل الجوي الدولي المبرمتين بشيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤، وذلك طبقا لأحكام وشروط هاتين الاتفاقيتين.

(ب) لا يكون لأعضاء الجمعية العمومية والمجلس الذين لم يقبلوا الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية أو على اتفاقية النقل الجوي الدولي المبرمتين بشيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ حق التصويت بشأن أي مسائل تحال إلى الجمعية العمومية أو المجلس طبقا لأحكام إحدى هاتين الاتفاقيتين.

الباب الثالث
النقل الجوي الدولي

الفصل الرابع عشر
المعلومات والتقارير

مادة (٦٧)

تقديم التقارير إلى المجلس

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي الدولي التابعة لها إلى المجلس، وفقا للمتطلبات التي يقررها المجلس، تقارير عن حركة النقل بها واحصاءات للتكاليف وبيانات مالية يكون من ضمن محتوياتها مقدار ومصادر كل ايراداتها.

الفصل الخامس عشر
المطارات والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية

مادة (٦٨)

تعيين الطرق والمطارات

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذي يجب أن يسلكه فوق اقليمها كل خط جوي دولي والمطارات التي يمكنه استخدامها.

مادة (٦٩)

تحسين تسهيلات الملاحة الجوية

إذا رأى المجلس أن المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى، بما فيها خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، في دولة متعاقدة غير كافية بقدر معقول لكفالة تشغيل الخطوط الجوية الدولية القائمة أو المزمع انشاؤها تشغيلا يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد، يتشاور المجلس مع الدولة المعنية مباشرة والدول الأخرى المتأثرة بذلك بغية التوصل إلى وسيلة لمعالجة الوضع، ويجوز له أن يقدم توصيات في هذا الصدد. ولا تعتبر أي دولة متعاقدة مرتكبة مخالفة لهذه الاتفاقية إذا أخفقت في تنفيذ تلك التوصيات.

مادة (٧٠)

تمويل تسهيلات الملاحة الجوية

يجوز لأي دولة متعاقدة، في الظروف المبينة في المادة التاسعة والستين، أو تتفق مع المجلس على ترتيب لتنفيذ توصياته بهذا الصدد. ويجوز للدولة أن تختار تحمل جميع التكاليف التي يستدعيها ذلك الترتيب. وإذا لم تختار الدولة ذلك، فيجوز للمجلس أن يوافق، بناء على طلب الدولة، على أن يتحمل كل أو بعض هذه التكاليف.

مادة (٧١)

توفير التسهيلات وصيانتها بواسطة المجلس

يجوز للمجلس، بناء على طلب دولة متعاقدة، أن يوافق على توفير كل أو بعض المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، المطلوبة في اقليم تلك الدولة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية التابعة للدول المتعاقدة الأخرى تشغيلا يتسم بالأمان والانتظام والكفاءة والاقتصاد، ويجوز له أن يوافق على تزويد هذه المطارات والتسهيلات بالموظفين وصيانتها وإدارتها وأن يحدد رسوما عادلة ومعقولة نظير استخدام التسهيلات الموفرة.

مادة (٧٢)

تملك الأراضي أو الانتفاع بها

إذا لزمت أراض من أجل التسهيلات التي يمولها المجلس كليا أو جزئيا بناء على طلب دولة متعاقدة،

فاما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيتها إذا رغبت في ذلك، واما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقا لقوانينها.

مادة (٧٣)

المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة في هذا الفصل من الاعتمادات العامة للمنظمة، وذلك في حدود الاعتمادات التي توفرها له الجمعية العمومية طبقا لأحكام الفصل الثاني عشر. ويقسم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسب التي يكون قد تم الاتفاق عليها قبل ذلك ولمدة معقولة بين الدول المتعاقدة التي تقبل ذلك والتي تستخدم مؤسساتها للنقل الجوي تلك التسهيلات. كما يجوز للمجلس أن يقسم أي اعتمادات لازمة للتشغيل بين الدول التي تقبل ذلك.

مادة (٧٤)

المساعدة الفنية واستخدام الايرادات

إذا قام المجلس، بناء على طلب دولة متعاقدة، بتقديم مبالغ أو بتوفير مطارات أو تسهيلات أخرى كليا أو جزئيا، فيجوز أن تتضمن الترتيبات المتخذة، بموافقة تلك الدولة، تقديم مساعدة فنية في الاشراف على المطارات والتسهيلات الأخرى وتشغيلها، ودفع نفقات تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى وقيمة الفوائد والاستهلاك من الايرادات المستمدة من تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى.

مادة (٧٥)

الاستيلاء على التسهيلات التي وفرها المجلس

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتحرر في أي وقت من أي التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن تستولى على المطارات والتسهيلات الأخرى التي وفرها المجلس في اقليمها وفقا لأحكام المادتين الحادية والسبعين والثانية والسبعين، وذلك بأن تدفع للمجلس المبلغ الذي يرى المجلس أنه معقول في هذه الظروف وإذا رأت الدولة أن المبلغ الذي حدده المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويجوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس.

مادة (٧٦)

رد المبالغ

ترد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق اعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الفوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين إلى الدول التي شملها التقسيم أصلا وبنسب هذا التقسيم على النحو الذي يحدده المجلس، وذلك في حالة المبالغ المقدمة أصلا بتمويل من الدول بمقتضى المادة الثالثة والسبعين.

الفصل السادس عشر
هيئات الاستثمار المشترك والخطوط الجوية المشتركة

مادة (٧٧)

جواز انشاء هيئات للاستثمار المشترك

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من انشاء هيئات للاستثمار المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوي، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط أو في أي منطقة، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاقات لدى المجلس. ويحدد المجلس الطرق التي تتبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية.

مادة (٧٨)

دور المجلس

يجوز للمجلس أن يقترح على الدول المتعاقدة صاحبة الشأن أن تكوّن هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية في أي طريق أو منطقة.

مادة (٧٩)

الاشتراك في هيئات الاستثمار

لأي دولة أن تشترك في هيئات للاستثمار المشترك أو في ترتيبات للخطوط الجوية المشتركة، سواء كان ذلك بواسطة حكومتها أو بواسطة واحدة أو أكثر من مؤسساتها للنقل الجوي المعينة من حكومتها. وقد تكون هذه المؤسسات مملوكة للدولة، كليا أو جزئيا، أو مملوكة لأفراد، وذلك طبقا لما تراه الدولة وحدها.

الباب الرابع
أحكام ختامية

الفصل السابع عشر
اتفاقات وترتيبات جوية أخرى

مادة (٨٠)

اتفاقيتا باريس وهافانا

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة، اخطارا بانهاء اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في الثالث عشر من أكتوبر ١٩١٩ أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري

الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير ١٩٢٨ إذا كانت طرفا في أي من هاتين الاتفاقيتين، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا سالفتي الذكر.

مادة (٨١)

تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فورا كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو بين أي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو أي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي دولة أخرى.

مادة (٨٢)

الغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التفاهم بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، وتتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات. وأي دولة متعاقدة تكون، قبل أن تصبح عضوا في المنظمة، قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة أو أحد رعايا دولة متعاقدة أو رعايا دولة غير متعاقدة بالتزامات تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، فعليها أن تتخذ بدون ابطاء الاجراءات اللازمة للتحرر من هذه الالتزامات. وإذا ارتبطت مؤسسة نقل جوي تابعة لإحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبذل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما في وسعها من جهد لالغاء هذه الالتزامات فورا، وعلى أي حال فعليها أن تتخذ الاجراءات اللازمة لالغائها في أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة.

مادة (٨٣)

تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية. ويسجل فورا أي من هذه الترتيبات لدى المجلس، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن.

الفصل الثامن عشر
النزاعات والاخلال بالتعهدات

مادة (٨٤)

فض النزاعات

إذا نشأ نزاع بين دولتين متعاقدتين أو أكثر على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو ملاحقها ولم يمكن فضه عن طريق التفاوض، يبت فيه المجلس بناء على طلب أي دولة طرف في النزاع. ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لنزاع يكون هو طرفا فيه. ومع مراعاة أحكام المادة الخامسة والثمانين، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تستأنف قرار المجلس أمام محكمة تحكيم خاصة يتفق

عليها مع الأطراف الآخرين في النزاع أو أمام محكمة العدل الدولي الدائمة . ويخطر المجلس بأي استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوما من تسلم الاخطار بقرار المجلس .

مادة (٨٥)

اجراءات التحكيم

إذا لم تقبل الدولة المتعاقدة الطرف في نزاع نظام محكمة العدل الدولي الدائمة في نزاع لا يزال قرار المجلس فيه محل استئناف ، ولم تتمكن الدول المتعاقدة الأطراف في هذا النزاع من اختيار محكمة تحكيم ، فتختار كل دولة متعاقدة طرف في النزاع محكما ويعين هؤلاء المحكمون رئيسا لهم . فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكما خلال الشهور الثلاثة التالية لتاريخ الاستئناف ، يعين رئيس المجلس محكما باسم تلك الدولة يتم اختياره من قائمة يحتفظ بها المجلس بالأشخاص المؤهلين والموجودين من أجل الاستعانة بهم . وإذا لم يتفق المحكمون على رئيس لهم خلال ثلاثين يوما ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها آنفا . وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقا لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع اجراءاتها واصدار قراراتها بأغلبية الأصوات ، على أنه يجوز للمجلس البت في المسائل الاجرائية في حالة حدوث أي تأخير يرى المجلس أنه كبير .

مادة (٨٦)

الاستئنافات

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما إذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوي الدولي متوافقا مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذا ، الا إذا قرر المجلس خلاف ذلك ، ما لم ينقض القرار في الاستئناف . وإذا استؤنفت قرارات المجلس بشأن أي مسألة أخرى ، يوقف تنفيذ هذه القرارات إلى حين البت في الاستئناف . وتكون أحكام محكمة العدل الدولي الدائمة ومحكمة التحكيم نهائية وملزمة .

مادة (٨٧)

الجزاء بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المخالفة

تتعهد كل دولة متعاقدة بألا ترخص بالطيران فوق اقليمها لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذي اتخذ طبقا لأحكام المادة السابقة .

مادة (٨٨)

الجزاء بالنسبة للدولة المخالفة

توقف الجمعية العمومية حق التصويت فيها وفي المجلس لكل دولة متعاقدة لا تنفذ أحكام هذا الفصل .

الفصل التاسع عشر
الحرب
مادة (٨٩)

الحرب وحالة الطوارئ

في حالة الحرب، لا تحد أحكام هذه الاتفاقية من حرية العمل لأي من الدول المتعاقدة صاحبة الشأن، سواء كانت محاربة أو محايدة. وينطبق نفس هذا المبدأ على أي دولة متعاقدة تعلن حالة الطوارئ الوطنية وتبلغ المجلس بهذه الواقعة.

الفصل العشرون
الملاحق
مادة (٩٠)

اعتماد الملاحق وتعديلها

(أ) يستوجب اعتماد المجلس للملاحق المنصوص عليها في الفقرة (ل) من المادة الرابعة والخمسين أن يوافق عليها المجلس بأغلبية ثلثي الأصوات في اجتماع يعقد لهذا الغرض، ويعرض المجلس بعد ذلك الملاحق على كل دولة متعاقدة. ويصبح أي ملحق أو تعديل لملحق نافذا بعد عرضه على الدول المتعاقدة بثلاثة شهور أو عند نهاية مدة أطول حسبما يحددها المجلس، الا إذا أعلنت أغلبية الدول المتعاقدة للمجلس عدم موافقتها عليه في هذه الأثناء.

(ب) يخطر المجلس فورا جميع الدول المتعاقدة بنفاذ كل ملحق وكل تعديل لملحق.

الفصل الحادي والعشرون
التصديق والانضمام والتعديل والنقض
مادة (٩١)

التصديق على الاتفاقية

(أ) تعرض هذه الاتفاقية على الدول الموقعة عليها للتصديق. وتودع وثائق التصديق بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، التي تعلن تاريخ هذا الايداع لكل من الدول الموقعة على الاتفاقية والمنضمة إليها.

(ب) بمجرد تصديق ست وعشرين دولة على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها تصبح نافذة فيما بين هذه الدول من اليوم الثلاثين بعد ايداع الوثيقة السادسة والعشرين. وتصبح نافذة بالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك في اليوم الثلاثين بعد ايداع وثيقة تصديقها.

(ج) تبلغ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية حكومة كل من الدول الموقعة أو المنضمة بالتاريخ الذي تصبح فيه هذه الاتفاقية نافذة.

مادة (٩٢)

الانضمام إلى الاتفاقية

(أ) يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية للدول الأعضاء في الأمم المتحدة والدول المشتركة معها والدول التي لزمت الحياد في النزاع الدولي الحاضر.

(ب) ويتم الانضمام باخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ويصبح نافذا في اليوم الثلاثين بعد أن تستلم هذا الاخطار حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي عليها ابلاغه لجميع الدول المتعاقدة.

مادة (٩٣)

قبول دول أخرى

يجوز، بموافقة أي منظمة دولية عامة تنشئها أمم العالم للحفاظ على السلم، قبول أن تشترك في هذه الاتفاقية دول غير الدول المنصوص عليها في المادة الحادية والتسعين والفقرة (أ) من المادة الثانية والتسعين، إذا وافقت على ذلك الجمعية العمومية بأغلبية أربعة أخماس أعضائها وبالشروط التي تقررها: على أن من الضروري في كل حالة موافقة أي دولة غزتها أو اعتدت عليها في الحرب الحالية الدولة الطالبة للقبول.

مادة (٩٣) مكرر*

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد الحادية والتسعين والثانية والتسعين والثالثة والتسعين السابقة:

(١) كل دولة توصي الجمعية العامة للأمم المتحدة باسقاط عضوية حكومتها من الوكالات الدولية التي أنشأتها الأمم المتحدة أو المرتبطة بها، تسقط عضويتها من تلقاء نفسها في منظمة الطيران المدني الدولي.

(٢) كل دولة تقصي من عضوية الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترفق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالاقصاء توصية تنص على خلاف ذلك.

(ب) كل دولة تفقد عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقا لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز، بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس.

(ج) أعضاء المنظمة الذين يوقف تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية الأمم المتحدة يوقف أيضا، بناء على طلب الأخيرة، تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية هذه المنظمة.

مادة (٩٤)

تعديل الاتفاقية

(أ) تتم الموافقة على أي تعديل لهذه الاتفاقية بأغلبية ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية ويصبح

* قررت الجمعية العمومية في ٢٧/ ٥/ ١٩٤٧ أن تعدل اتفاقية شيكاغو بادخال المادة الثالثة والتسعين مكرر. وطبقا للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية، فقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ٢٠/ ٣/ ١٩٦١ بالنسبة للدول التي صدقت عليه.

نافذا، بالنسبة للدول التي صدقت عليه، بعد أن يصدق عليه عدد من الدول المتعاقدة تحدده الجمعية العمومية ولا يقل العدد المحدد على هذا النحو عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة.

(ب) يجوز للجمعية العمومية أن تشترط في قرارها الذي توصي فيه باعتماد تعديل معين أن أي دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذه تسقط عضويتها في المنظمة واشتراكها في الاتفاقية، وذلك إذا رأت الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل تبرر هذا الاجراء.

مادة (٩٥)

نقض الاتفاقية

(أ) يجوز لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من نفاذها. وذلك باخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تبلغه فورا لكل من الدول المتعاقدة.

(ب) يصبح هذا النقض نافذا بعد سنة من تاريخ تسلم الاخطار به ولا أثر له الا بالنسبة للدولة التي باشرته.

الفصل الثاني والعشرون

تعاريف

مادة (٩٦)

لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بالعبارات الآتية المعاني المذكورة أمامها:

(أ) «خط جوي» يقصد به أي خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع.

(ب) «خط جوي دولي» يقصد به خط جوي يمر خلال الفضاء الجوي فوق اقليم أكثر من دولة واحدة.

(ج) «مؤسسة نقل جوي» يقصد بها أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي.

(د) «هبوط لأغراض غير تجارية» يقصد به هبوط لأي غرض آخر غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد.

التوقيع على الاتفاقية

اثباتا لذلك، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية كل باسم حكومته في التواريخ المبينة أمام كل توقيع.

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر / كانون الأول من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين باللغة الانجليزية. وأعد نص لها متساو في الحجية باللغات الفرنسية والأسبانية والانجليزية، ويفتح باب التوقيع على هذا النص في واشنطن العاصمة. ويودع النصان في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صورا معتمدة رسميا منهما إلى حكومات كل الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنضمة إليها.

ملخص للتعديلات اللاحقة
على الاتفاقية (شيكاغو)

(البند الختامي)

١٩٧٧/٩/٣٠ 30/09/1977

يستعاض عن البند الختامي من الاتفاقية بالنص التالي :

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤ باللغة الانجليزية . وأعدت نصوص هذه الاتفاقية باللغات الانجليزية، والروسية، والفرنسية، والأسبانية، وهي متساوية في الحجية . وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صورا معتمدة رسميا منها لحكومات كل الدول التي توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها . وستكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها في واشنطن العاصمة .

(إضافة المادة (٨٣) مكرراً)

١٩٨٠/١٠/٦ 6/10/1980

تضاف بعد المادة الثالثة والثمانين، المادة الجديدة الثالثة والثمانون مكرر التالية :

مادة (٨٣) مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد (١٢) و(٣٠) و(٣١) و(٣٢) (أ)، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل اقامته الدائمة ان لم يكن له مركز عمل رئيسي، في دولة متعاقدة أخرى، يجوز لدولة التسجيل، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى، أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها أو واجباتها كدولة تسجيل بالنسبة لتلك الطائرة بموجب المواد (١٢) و(٣٠) و(٣١) و(٣٢) (أ) . وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة .

(ب) لا يصبح النقل نافذا بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقا للمادة الثالثة والثمانين، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق .

(ج) تسري أحكام الفقرتين (أ) و(ب) أعلاه كذلك على الحالات التي تشملها المادة السابعة والسبعون .

(اضافة المادة (٣) مكررا)

١٩٨٤/٥/١٠ 10/5/1984

تضاف بعد المادة الثالثة، المادة الثالثة مكرر الجديدة التالية :

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد

الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.

(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند، أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعتراض الطائرات المدنية.

(ج) تمتثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة. ولهذه الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال الزاميا لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو اقامته الدائمة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.

(د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية أي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو اقامته الدائمة في تلك الدولة. ولا يؤثر هذا الحكم في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و(ج) من هذه المادة.

(تعديل المادة «٥٦»)

١٩٨٩/١٠/٦ 6/10/1989

في المادة السادسة والخمسين من الاتفاقية، يستعاض عن عبارة «خمسة عشر عضوا» بعبارة «تسعة عشر عضوا».

(تعديل المادة «٥٠» [أ])

١٩٩٠/١٠/٢٦ 26/10/1990

في الفقرة (أ) من المادة الخمسين من الاتفاقية، تعدل الجملة الثانية باحلال «ست وثلاثين» محل «ثلاث وثلاثين».

«بروتوكول»
«بشأن ادخال تعديل على معاهدة الطيران المدني الدولي
وقع في مونتريال في ١٠/٥/١٩٨٤م»

* ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

إذ انعقدت في دورتها الخامسة والعشرين (الاستثنائية) بمونتريال بتاريخ أيار ١٩٨٤م،

وإذا لاحظت أن الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبة، غير ان اساءة استخدام ذلك الطيران يمكن ان يصبح تهديدا للأمن العام،

وإذ لاحظت أن من المرغوب فيه تجنب الاحتكاك وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي،

وإذ لاحظت أن من الضروري للطيران المدني الدولي أن يطور بطريقة أكيدة ومنظمة،

وإذ لاحظت أنه يجب أن تكفل سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وتصان أرواحهم تمشيا مع الاعتبارات الأولية للإنسانية،

وإذ لاحظت أن الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤م،

– تعترف بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلوا اقليمها،

– وتتعهد، عندما تضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها، بأن تعتد بسلامة الملاحة للطائرات المدنية،

– وتوافق على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.

وإذ لاحظت تصميم الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير الملائمة الرامية لمنع انتهاك الفضاء الجوي للدول الأخرى ومنع استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أهداف الاتفاقية

"Protocol"
" In Respect of The Amendments Made On The International Convention On Civil Aviation
Signed In Montreal On 10/5/1984AD.

The General Assembly of the International Civil Aviation Organization in its Twenty Fifth Extraordinary Session held in Montreal in May 1984AD.,

Whereas, the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and people of the world, yet its abuse can become a threat to the public security,

Whereas, it is desirable to avoid friction and promote cooperation between nations and people upon which the peace of the world depends,

Whereas, it is important for the Civil Aviation to be developed in a certain and organized manner,

Whereas, it is essential to ensure the safety of the persons on board the civil aircraft and to protect their lives in accordance with the primary considerations of humanity,

Whereas, the contracting States of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on the 7th December 1944AD.,

- Recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.
- Undertake when issuing regulations for their State aircraft, that they will have due regard for the safety of aviation of civil aircraft.
- Agree not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

Whereas, the contracting States insist to take necessary actions aiming at preventing the violation of the airspace of other States, preventing the use of civil aviation for any

وان تعزز على نحو أكبر سلامة الطيران المدني الدولي ،

وإذ لاحظت الرغبة العامة للدول المتعاقدة في أن تؤكد من جديد مبدأ عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها ،

١ – تقرر انه من المرغوب فيه تبعا لذلك أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤ .

٢ – توافق وفقا لحكم المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة ، على التعديل التالي المقترح للاتفاقية الآنفة الذكر .

*** تدرج بعد المادة (٣) مادة جديدة (٣) مكرر**

أ– تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها ، وبأنه يجب ، في حالة حدوث اعتراض ، ألا تعرض أرواح الاشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر . ولا يفسر هذا الحكم على انه يعدل بأي شكل من الاشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الامم المتحدة .

ب– تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة ، في ممارسة سيادتها أن تلزم بالهبوط في مطار معين أما أية طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجرى استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية وللدولة أيضا ان تصدر لتلك الطائرة أية تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات ، ولهذا الغرض للدول المتعاقدة أن تلجأ لأية وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك ، بما في ذلك الاحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية ،

purpose inconsistent with the aims of this Convention, and fostering the international civil aviation safety to a greater extent, and

Whereas, the contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft during flying,

1- It has been decided that it is desirable to amend the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7th December, 1944.

2- We approve, in accordance with the provision of Article 94 (a) of the said Convention, the following amendment to the aforesaid Convention.

*** To be listed following Article (3) as new article (3 Repeated)**

A - The contracting countries acknowledge that each State must refrain from using arms against the civil aircraft while in the air, and that in case of interception, the people aboard the aircraft must not be exposed to danger. Moreover, this provision must not be construed as amending, in any way whatsoever, the rights and obligations of the State as provided for the United Nations Charter.

B - The contracting countries acknowledge that each State, while exercising its sovereignty, is entitled to force any civil aircraft to land on a specific airport if such aircraft is flying in its sky region without a permit or if there were reasonable reasons assuming that the aircraft is being used for any purpose not consistent with the purpose of this Converntion. Moreover, the State may issue any other instructions to such aircraft in order to prevent such intrusion, and therefore the contracting States may resort to any appropriate measures congruent with the rules of the relevant International Law including the related provisions in this Convention and

وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة، وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعتراض الطائرات المدنية.

ج – تمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها لجعل هذا الامتثال الزاميا لأية طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مستثمر يكون مقر عمله أو تكون اقامته السكنية في تلك الدولة، وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.

د – تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية الطائرات المدنية المسجلة في تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مستثمر يكون مقر عمله أو تكون اقامته الدائمة في تلك الدولة، ولا يؤثر حكم هذه الفقرة في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة.

٣ – وتحدد وفقا لاحكام المادة المذكورة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المشار اليها أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح ساريا بعد تصديقها عليه، هو مائة واثنتان.

٤ – وتقرر أن يضع الامين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بروتوكولا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، تكون جميعا متساوية في الحجية ويحتوي التعديل المقترح المشار إليه أعلاه وعلى الامور المبينة فيما يلي: –

أ – يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.

ب – يكون باب التصديق على البروتوكول

particularly Paragraph (A) of this clause. Besides, each contracting State agree to publish its prevailing procedures concerning intercepting the civil aircraft.

C - Each civil aircraft must comply with every order issued in accordance with Pragraph (B) of this Article, and for this purpose each contracting State must incorporate all the necessary provisions within its laws and regulations to make this compliance obligatory to any civil aircraft registered with that State, or for these aircraft to be operated by an investor whose workplace or residence is situated in that State. Each contracting State shall stipulate that every breach to such applicable laws or regulation shall receive severe punishments, and that each case will be presented to its competent authorities in accordance with its laws and regulations.

D - Each contracting State shall undertake the appropriate measures to prohibit the deliberate use of the civil aircraft registered with it for any purpose contradictory to those of this Convention, or for these aircraft to be operated by an investor whose workplace or permanent residence is situated in that State. Besides, the provision of this paragraph shall not prejudice Paragraph (A) nor contravene with the content of both Paragraphs (B) & (C) of this Article.

3 - According to the provisions contatined in Article 94 (A) of the said Convention, it is specified that the number of the contracting States endorsing the proposed amendment to come into force shall reach One Hundred & Two.

4 - It has been decided that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall put in writing a protocol to English, French, Russian and Spanish languages, where all shall have equal legal pretext. The proposed amendment mentioned above contains the following matters as described here below:

A - The protocol shall be signed by the both

مفتوحا لكل دولة صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو انضمت إليها .

ج – تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

د – يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثيقة التصديق الثاني بعد المائة .

هـ – يقوم الامين العام باخطار كل الدول الاطراف في الاتفاقية المذكورة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول ساريا .

ز – بالنسبة لاية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المذكور يصبح البروتوكول ساريا عند ايداعها وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

وتبعا لذلك ، وبناء على اجراء الجمعية العمومية المتقدم ، فقد تم اعداد هذا البروتوكول بواسطة أمين عام المنظمة واثباتا لذلك فإن رئيس وأمين عام الدورة الخامسة والعشرين غير العادية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني المتقدم ذكرها باعتبارها مفوضين من قبل الجمعية العمومية قد وقعا هذا البروتوكول .

حرر في مونتريال في اليوم العاشرمن شهر مايو سنة ألف وتسعمائة وأربعة وثمانين في وثيقة واحدة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية لكل نص منها حجية قانونية متساوية ، وسوف يحتفظ بهذا البروتوكول في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي وترسل نسخ معتمدة منه بواسطة أمين عام المنظمة إلى جميع الدول الاطراف في معاهدة الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤م

أسعد قطيط

رئيس الدورية الخامسة والعشرين

the Chairman and the Secretary General of the General Assembly.

B - Endorsement of the Protocol shall remain open for each State that has sanctioned the said International Civil Aviation Convention or joined it.

C - The endorsement documents shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

D - For the States that have already endorsed it, the Protocol shall come into force effective from the date the endorsement document number One Hundred & Two shall be deposited.

E - The Secretary General shall notify all the States parties to the said Convention of the date the Protocol has become in force.

F - For any contracting State that endorses the Protocol after the mentioned date, the Protocol shall come into force on the date such State deposits its endorsement document with the International Civil Aviation Organization.

Accordingly and pursuant to the foregoing procedure of the General Assembly, this Protocol was drafted by the Secretary General of the Organization. In witness whereof, the Chairman and the Secretary General of the 25th Extraordinary Conference of the General Assembly of the Internationl Civil Aviation Organization, have executed this Protocol as being duly authorized by the General Assembly.

It was drawn up in Montreal on the Tenth day of May, year One Thousand Nine Hundred Eighty Four within one minute, in English, French, Russian and Spanish languages where each text holds equal legal pretext. This Protocol shall be kept in the archive of the International Civil Aviation Organization, and approved copies thereof shall be forwarded by the Organization's Secretary General to all the States parties to the International Civil Aviation Convention which was executed drawn up in Chicago on 7th December, 1994AD.

Assad Qutait

Chairman of The 25th Conference

قانون رقم (١٣) لسنة ١٩٨٦
بالموافقة على بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني

بعد الاطلاع على المادتين ٦٥ و٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور،
وعلى المعاهدة الدولية للطيران المدني الموقعة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤،
وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة (١)

ووفق على بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني والموقع بمدينة مونتريال بتاريخ ١٠ مايو ١٩٨٤م، والمرافقة نصوصه لهذا القانون.

مادة (٢)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد

صدر بقصر السيف في ٢٧ جمادى الثانية ١٤٠٦هـ
الموافق: ٨ مارس ١٩٨٦م

Law No. (13) of Year 1986
Concerning Approving The Protocol Amending The Chicago Convention On Civil Aviation Following perusal of:

- Articles 65 & 70 (Second Para) of the Constitution, and
- The International Convention on Civil Aviation signed in Chicago on 7th December 1944,

The Kuwaiti National Assembly has endorsed the Law which text is shown below, and we have ratified and promulgated same:

Article (1)

We have approved the protocol amending Chicago Convention on Civil Aviation, signed in Montreal city on 10th May 1984AD., and a copy thereof is attached to this Law.

Article (2)

All the Ministers - each within his jurisdiction - must execute this law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed

Issued at the Sief Palace on: 27th Jumada al-thani 1406AH.
Corresponding to: 8h March 1986AD.

مذكرة ايضاحية
بشأن بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني

وقعت دولة الكويت بتاريخ ١٠/ ٥/ ١٩٨٤م بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني سنة ١٩٤٤م وينص البرتوكول فيما ينص عليه على أن تدرج بعد المادة (٣) مادة جديدة برقم (٣) مكرر.

وقد حرص البروتوكول على أن تمتنع الدول عن اللجوء للقوة المسلحة ضد الطائرات المدنية والا تعرض أرواح الركاب للخطر وكذلك سلامة الطائرة وفي مقابل ذلك للدول أن تلزم الطائرات التي تدخل مجالها الجوي بدون اذن بالالتزام بتعليماتها، وان تتخذ حيالها الاجراءات القانونية اللازمة.

ولما كان البروتوكول يحقق مصلحة الكويت ويحفظ حقوقها قبل المتعاقدين الآخرين ولا يتعارض مع التزامات الكويت الدولية.

وحيث أن الجهة المعنية – إدارة الطيران المدني – قد وافقت عليه، وطلبت اتخاذ اجراءات التصديق عليه عملا بنص البروتوكول نفسه.

ومن حيث أن هذا التعديل المقترح يتعلق بسيادة الدولة على أراضيها. لذلك فقد أعد مشروع القانون المرافق بالموافقة عليه تطبيقا لنص الفقرة الثانية من المادة (٧٠) من الدستور.

Explanatory Memorandum
Concerning The Protocol Amending The Chicago Convention On Civil Aviation

On 10/5/1984, the State of Kuwait signed a protocol amending the Chicago Convention on Civil Aviation of year 1944. The Protocol stipulates among other things that a new Article under No. (3 Repeated) shall be inserted after Article (3).

The protocol was keen to prevent the contracting States from using armed force against civil aircraft, otherwise, the lives of their passengers and the safety of the aircraft would be compromised. Instead, the member state may oblige the aircraft which enter its airfield without a prior permission to comply with its instructions and the State shall be entitled to take the necessary legal action against the aircraft in breach.

Whereas, the protocol is in favor of the interest of Kuwait and protects its rights without any prejudice to the International commitments of Kuwait,

Whereas the concerned authority - the Directorate of Civil Aviation - has approved the protocol and requested to take the endorsement procedures thereon pursuant to the text of the said protocol, and

Whereas this proposed amendment is related to the State's sovereignty over its own territories,

The attached Draft-Law for approving said protocol has been prepared pursuant to the Second Para of Article (70) of the Constitution.

مرسوم رقم ١٠١ لسنة ١٩٩٦
بالموافقة على بروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤)

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى اتفاقية الطيران المدني الدولي المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ والتعديلات التي أدخلت عليها،

وعلى الوثيقة الختامية التي أقرها المؤتمر الدولي المنعقد في مونتريال خلال شهر سبتمبر ١٩٩٥ والتي تضمنها البروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤)،

وبناء على عرض النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي:

(مادة أولى)

ووفق على البروتوكول الذي أقره المؤتمر الدولي في مونتريال خلال شهر سبتمبر ١٩٩٥ بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم.

(مادة ثانية)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم وينشر في الجريدة الرسمية، وعلى رئيس مجلس الوزراء ابلاغه إلى مجلس الأمة.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله السالم الصباح

النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: ١٠ محرم ١٤١٧هـ
الموافق: ٢٨ مايو ١٩٩٦م

بروتوكول

بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) وقع في مونتريال في ٢٩ سبتمبر ايلول ١٩٩٥

ان الحكومات الموقعة أدناه

إذ تضع في اعتبارها أن الدورة التاسعة والعشرين للجمعية العمومية قد طلبت ضمن أمور أخرى، في القرار ٢١-٢٩ من المجلس والأمين العام اتخاذ الاجراء اللازمة لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة، والمتابعة الحثيثة لهذه الاجراءات بهدف استخدام اللغة العربية على قدم المساواة مع اللغات الأخرى في المنظمة.

وتضع في اعتبارها أن باب التوقيع على النص الانجليزي لاتفاقية الطيران المدني الدولي قد فتح في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر / كانون الأول عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين.

وتضع في اعتبارها أنه، عملا بالبروتوكول الموقع في بوينس آيرس يوم ٢٤ سبتمبر / أيلول ١٩٦٨ بشأن النص الرسمي الثلاثي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو يوم ٧ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤، فقد تم اعتماد نص اتفاقية الطيران المدني الدولي (المشار إليها فيها بعد باسم الاتفاقية) باللغتين الفرنسية والأسبانية وأصبح يشكل مع نص الاتفاقية باللغة الانجليزية، النص المتساوي في الحجية باللغات الثلاث على النحو المذكور في البند الختامي من الاتفاقية.

وتضع في اعتبارها أن البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي

PROTOCOL

on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING the 29th Session of the Assenbly, in Resolution A19-21, requested inter alia, the council and the Secretary General to take the necessary measures for strengthening the use of the Arabic language in ICAO and to closely monitor these measures with the objective of achieving the utilization of the Arabic language in ICAO on the same level as the other languages in the Organization:

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic tringual text of the covention on International Civil Avation done at Chicago. 7 December 1944, the text of the Covention on International Civil Avation (Hereinafter called the convention) was adopted in the French and Spanish languages and together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention:

CONSIDERING that a Protocol Relating to an Amendment to the covention on International Civil Aviation and a Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Covention on International Civil Aviation

والبروتوكول الخاص بالنص الرسمي الرباعي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) قد اعتمدا في يوم ٢٠ سبتمبر / أيلول ١٩٧٧ ونصا على حجية نص الاتفاقية وتعديلاتها باللغة الروسية .

وتضع في اعتبارها تبعا لذلك ، أنه أصبح من الملائم ايراد النص اللازم لاقرار نص الاتفاقية باللغة العربية .

وتضع في اعتبارها أنه يجب عند اقرار هذا الحكم مراعاة التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية باللغات الروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، التي تتساوي نصوصها في الحجية ، وأنه طبقا للفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية لا يصبح أي تعديل ساريا إلا تجاه الدولة التي صدقت عليه .

قد اتفقت على ما يلي :

مادة (١)

ان النص العربي للاتفاقية وتعديلها المرفق بهذا البروتوكول ، يشكل مع نص الاتفاقية وتعديلاتها باللغات الروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، نصا متساويا في الحجية باللغات الخمس .

مادة (٢)

إذا كانت دولة طرف في هذا البروتوكول قد صدقت أو ستصدق في المستقبل على أي تعديل للاتفاقية وفقا للفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين فان نص هذا التعديل باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، سيعتبر حينئذ أنه يشير إلى النص المتساوي في الحجية باللغات الخمس الذي يسفر عنه هذا

(Chicago. 1944) were adopted on 30 September 1977. providing for the authenticity of the text of the Covention and amendments thereto in the Russian language;

CONSIDERING accordingly, that it is approprate to make the neccessary provision for the text of the Convention to exist in the Arabic language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French, Russian and Spanish languages, the texts of which equally authentic and that according to Article 94 (a) of the convention. any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article (1)

The text of the convention and of the amendments thereto in the Arabic language annexed to this Protocol. Together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French. Russian and Spanish languages, constitutes a text equaily authentic in the five languages.

Article (2)

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 (a) thereof. Then the text of such amendment in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the five languages, which results from this Protocol.

Article (3)

1. The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to the present Protocol either by:

(a) signature without reservation as to acceptance, or

(b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or

(c) acceptance.

2. This Protocol shall remain open for signature at Montreal until 10 October 1995 and thereafter at Washington, D.C.

3. Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4. Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article (4)

1. This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III. have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the Protocol relating to an amendment to the convention on International Civil Aviation signed on 29 September 1995, which provides that the text of the Convention in the Arabic language is of equal authenticity.

2. As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to accptance or the date of its acceptance.

مادة (٣)

١ – يمكن للدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي أن تصبح أطرافا في هذا البروتوكول بأي من الطرق التالية :

(أ) التوقيع بدون تحفظ على القبول .

(ب) أو التوقيع مع التحفظ على القبول ثم القبول .

(ج) أو القبول .

٢ – يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحا في مونتريال حتى اليوم العاشر من شهر أكتوبر / تشرين الأول ١٩٩٥ ، ويظل بعد ذلك مفتوحا للتوقيع في واشنطن العاصمة .

٣ – يتم القبول بايداع وثيقة بذلك لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية .

٤ – يعتبر الانضمام إلى هذا البروتوكول أو التصديق عليه أو الموافقة عليه قبولا له .

مادة (٤)

١ – يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في اليوم الثلاثين بعد أن تكون اثنتا عشرة دولة قد قامت ، طبقا لأحكام المادة الثالثة اما بالتوقيع عليه بدون تحفظ على القبول واما بقبوله ، وبعد سريان مفعول البروتوكول بشأن التعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي الذي وقع في التاسع والعشرين من شهر سبتمبر / ايلول ١٩٩٥ والذي نص على تساوي نص الاتفاقية باللغة العربية في الحجية مع اللغات الأخرى .

٢ – عندما تصبح أي دولة طرفا في وقت لاحق في هذا البروتوكول وفقا للمادة الثالثة ، يصبح البروتوكول ساريا بالنسبة لها إما في تاريخ توقيعها عليه بدون تحفظ على القبول واما في تاريخ قبولها له .

مادة (٥)

يعتبر انضمام أي دولة للاتفاقية بعد دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ قبولا لهذا البروتوكول .

مادة (٦)

لا يعتبر قبول أي دولة لهذا البروتوكول تصديقا منها على أي تعديل للاتفاقية .

مادة (٧)

على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أن تسجل هذا البروتوكول لدى الأمم المتحدة ولدى منظمة الطيران المدني الدولي في أقرب وقت ممكن بعد دخوله حيز التنفيذ .

مادة (٨)

١ – يظل هذا البروتوكول ساريا ما دامت الاتفاقية سارية .

٢ – لا ينتهي سريان هذا البروتوكول بالنسبة لأي دولة الا عندما تنتفي عن تلك الدولة صفة الطرف في الاتفاقية .

مادة (٩)

على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية اخطار جميع الدول الاعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة نفسها بما يلي :

(أ) أي توقيع على هذا البروتوكول وتاريخ هذا التوقيع ، مع بيان ما إذا كان التوقيع بتحفظ أو بدون تحفظ على قبوله .

(ب) ايداع أي وثيقة قبول وتاريخ الايداع .

(ج) تاريخ سريان هذا البروتوكول وفقا لأحكام الفقرة (١) من المادة الرابعة .

مادة (١٠)

هذا البروتوكول المحرر باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، والمتساوية جميعا في الحجية يودع في محفوظات

Article (5)

any adherence of a State to the convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article (6)

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the convention.

Article (7)

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United State of America.

Article (8)

1. This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2. This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article (9)

The Government of the United State of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

(a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

(b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

(c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

Article (10)

This Protocol, drawn up in the English, Arabic, French, Russian and Sapanish languages. each text being equally authentic,

shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety-five.

حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، التي يجب عليها أن ترسل صورا منه معتمدة على النحو الواجب إلى حكومات الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي.

اثباتا لذلك، فإن المفوضين الموقعين أدناه، المخولين حسب الأصول يوقعون على هذا البروتوكول.

حرر في مونتريال في اليوم التاسع والعشرين من شهر سبتمبر / أيلول من عام ألف وتسعمائة وخمسة وتسعين.

مرسوم رقم (102) لسنة 1996
بالموافقة على بروتوكول بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى اتفاقية الطيران المدني الدولي المحررة في شيكاغو في 7 من ديسمبر سنة 1944 والتعديلات التي أدخلت عليها، وبناءً على عرض النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء، رسمنا بالآتي:

مادة أولى :

ووفق على البرتوكول الموقع في مونتريال في 29 سبتمبر سنة 1995 بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم .

مادة ثانية:

على الوزراء - كلٌ فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية وعلى رئيس مجلس الوزراء إبلاغه إلى مجلس الأمة .

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح
رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله السالم الصباح
النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء
ووزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: 10 محرم 1417 هـ،
الموافق: 28 مايو 1996م.

بروتوكول
بشأن تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي
الموقع في مونتريال في ٢٩ سبتمبر ١٩٩٥

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

وقد اجتمعت في دورتها الحادية والثلاثين بمدينة مونتريال بتاريخ ٢٢ سبتمبر ١٩٩٥ .

وإذ لاحظت الرغبة العامة لدى الدول المتعاقدة في العمل على وجود نص رسمي معتمد باللغة العربية لاتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ .

وإذ اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقا للغرض المذكور أعلاه، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي .

١ – توافق : عملا بأحكام الفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية، على التعديل التالي المقترح لتلك الاتفاقية :

PROTOCOL
Relating to and amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 29 September 1995

THE ASSEMBLY OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

HAVING MET in its thirty-first Session at Montreal on 22 September 1995.

HAVING NOTED that it is the general desire of Contracting States to make a provision that the convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7 December 1994 exist in authentic Arabic text,

HAVING CONSIDERED it necessary to amend the said Convention, for the purspose aforesaid,

1. APPROVES, in accordance with the provisions of Article 94 (a) of the convention aforesaid, the following proposed amendment to the convention:

Replace the present text of the final paragraph of the Convention bv:

«حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤ باللغة الانجليزية، وأعدت نصوص هذه الاتفاقية باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية وهي متساوية في الحجية، وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وتقوم هذه الحكومة بتسليم صور معتمدة منها لحكومات كل الدول التي قد توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها، ويفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة».

٢ – تحدد: وفقا لأحكام الفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية المذكورة، عدد الدول المتعاقدة التي يجب أن تصدق على التعديل المقترح لكي يدخل حيز التنفيذ، بمائة واثنتين وعشرين دولة.

٣ – تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية وتكون كل لغة منها متساوية في الحجية، متضمنا التعديل المقترح المذكور أعلاه والأمور المبينة فيما بعد:

بناء عليه، وعملا بما قررته الجمعية العمومية أعلاه:

قام الأمين العام للمنظمة بإعداد هذا البروتوكول.

يفتح باب التصديق على البروتوكول من قبل أي دولة قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي أو انضمت إليها.

تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة تصديق الدولة الثانية والعشرين بعد المائة على النحو المذكور.

"Done at Chicago the seventh day of December 1994 in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that government to the Governments of all the States which may sign or adhere to this Convention. This convention shall be open for signature a Washington, D.C.",

2. SPECIFIES, pursuant to the provisions of the said Article 94 (a) of the said convention, one hundred and twenty-two as the number of contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force, in one hundred and twenty to states.

3. RESOLVES that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages each of which sall be of equal authenticity embodying the proposed amendment above mentioned and the matter hereinafter appearing.

CONSEQUENTLY, pursuant to the aforesaid action of the Assembly,

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.

The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and twenty-second instrument of ratification is so deposited.

يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول.

يقوم الأمين العام فورا بإخطار جميع الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز التنفيذ.

يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

اثباتا لذلك، يوقع على هذا البروتوكول كل من رئيس الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية والأمين العام للمنظمة، المخولان بذلك من الجمعية العمومية.

حرر في مونتريال في اليوم التاسع والعشرين من شهر سبتمبر من عام ألف وتسعمائة وخمسة وتسعين في وثيقة واحدة باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية المتساوية جميعا في الحجية، ويظل هذا البروتوكول مودعا لدى محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، ويقوم الأمين العام للمنظمة بإرسال صور معتمدة منه إلى جميع الدول الأطراف في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم التاسع من شهر ديسمبر من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين.

ثور غير بالسون
رئيس الدورة الحادية والثلاثين
للجمعية العمومية

فيليب روشا
الأمين العام

The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

With respect to any Contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Procotol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the President of the aforesaid Thirty-first Session fo the Assembly and the Secretary General of the Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety-five, in a single document in the English, Arabic, French, Russian, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

Thorgeir Pálsson
President of the 31st Session
of the Assembly

Philippe Rochat
Secretary Generl

مرسوم رقم ٩٢/١٤
بالموافقة على البروتوكول الخاص باضافة مادة جديدة إلى المعاهدة الدولية للطيران المدني

بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى المعاهدة الدولية للطيران المدني المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ والتعديلات التي ادخلت عليها،
وعلى قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني في دورتها الثالثة والعشرين المنعقدة في مونتريال بتاريخ ٦ من أكتوبر سنة ١٩٨٠ بالموافقة على اضافة مادة جديدة برقم (٨٣ مكررا) إلى هذه المعاهدة،
وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي:

(مادة أولى)

ووفق على البروتوكول الموقع في مونتريال بتاريخ ٦ من أكتوبر سنة ١٩٨٠ والخاص باضافة المادة (٨٣ مكرراً) إلى المعاهدة الدولية للطيران المدني المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر ١٩٤٤ والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم.

(مادة ثانية)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله السالم الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
سالم الصباح

صدر بتاريخ: ٢٠ رجب ١٤١٢هـ
الموافق: ٢٥ يناير ١٩٩٢م

Decree No. 14/92
Concerning Approving The Protocol of Adding A New Article To The International Convention For Civil Aviation

Following perusal of:
- The constitution,
- The International Convention for Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, and its subsequent amendments,

- The Decision of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in its 23rd session, held in Montreal on 6th October 1980, on approving the addition of the new Article No. (83 Repeated) to this Convention,
- Upon the proposal of the Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We decreed as follows:

Article (1)

It has been approved on the Protocol signed in Montreal on 6th October 1980 to add the new Article No. (83 Repeated) to the International Convention for Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, which texts are attached to this Decree.

Article (2)

All ministers, each in his jurisdiction, shall execute this Decree, which shall enter into force as of the date it is published in the Official Gazette.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister
Saad Al-Abduallah Al-Salem Al-Sabah

Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs
Salem Al-Sabah

Issued on: 20th Rajab 1412AH.
Corresponding to: 25th January 1992AD.

بروتوكول
بشأن تعديل معاهدة الطيران المدني الدولي وقع في مونتريال في ٦ أكتوبر ١٩٨٠

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي .

قد اجتمعت في دورتها الثالثة والعشرين في مونتريال في ٦ اكتوبر ١٩٨٠ ، وبعد اطلاعها على القرارين رقم A22-28 وA21-22 بشأن ايجار واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات الدولية .

وبعد اطلاعها على مسودة التعديل لمعاهدة الطيران المدني الدولي التي أعدت من قبل الدورة ٢٣ للجنة القانونية ، وبعد اطلاعها على أن هناك رغبة عامة من الدول المتعاقدة بانشاء أحكام بنقل مهام وواجبات خاصة من دولة التسجيل إلى دولة مشغل الطائرة في حالة الايجار أو الاستئجار أو التبادل أو أية ترتيبات مماثلة تتعلق بهذه الطائرة .

فقد وجدت من الضروري للأغراض المتقدم ذكرها تعديل معاهدة الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ .

١ – توافق ، طبقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من المعاهدة المتقدم ذكرها ، على التعديل المقترح التالي لتلك المعاهدة :

توضع بعد المادة ٨٣ المادة الجديدة التالية ٨٣ مكرر

المادة (٨٣) مكرر

نقل مهام وواجبات خاصة

(أ) بالرغم من أحكام المواد ١٢ و٣٠ و٣١ و٣٢ (أ) فانه عند تشغيل طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بمقتضى اتفاق للايجار

PROTOCOL
relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation signed at Montreal on 6 October 1980

THE ASSEMBLY OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

HAVING MET in its Twenty-third Session at Montreal on 6 October 1980,

HAVING NOTED Resolutions A21-22 and A22-28 on lease, charter and interchange of aircraft in international operations,

HAVING NOTED the draft amendment to the Convention on International Civil Aviation prepared by the 23rd Session of the Legal committee,

HAVING NOTED that it is the general desire of Contracting States to make a provision for the transfer of certain functions and duties from the State of registry to the State of the operator of the aircraft in the cases of lease, charter or interchange or any similar arrangements with respect to such aircraft,

HAVING CONSIDERED it necessary to amend, for the purpose aforesaid. the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

1. APPROVES, in accordance with the provisions of Article 94 (a) of the Convention aforesaid, the following proposed amendment to the said Convention:

Insert after Article 83 the following new

Article (83) Bis

Transfer of certain functions and duties

(a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32 (a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an

أو الاستئجار أو تبادل الطائرة أو أية ترتيبات مماثلة بواسطة مشغل يكون مركز أعماله الرئيسي، أو إذا لم يكن له مركز عمل، تكون اقامته الدائمة في دولة متعاقدة أخرى فانه يجوز لدولة التسجيل بالاتفاق مع هذه الدولة الأخرى أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها وواجباتها كدولة تسجيل فيما يتعلق بهذه الطائرة تحت المواد ١٢ و٣٠ و٣١ و٣٢ (أ). وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة.

(ب) لا يصبح النقل نافذ المفعول بالنسبة للدول المتعاقدة الأخرى قبل تسجيل الاتفاق الذي يتضمنه لدى المجلس وجرى نشره طبقا للمادة ٨٣ أو أن يكون قد تم ابلاغ سلطات الدول المتعاقدة الأخرى أو الدول المعنية مباشرة بواسطة دولة طرف في الاتفاق بوجود هذا الاتفاق ومحتواه.

(جـ) تسري أحكام الفقرتين (أ) و(ب) عاليه على الحالات التي تشملها المادة ٧٧.

٢ – تحدد، طبقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من هذه المعاهدة، ٩٨ كعدد الدول المتعاقدة التي بمقتضى تصديقاتها يصبح التعديل المقترح المتقدم ذكره نافذ المفعول.

٣ – ويكلف، سكرتير عام منظمة الطيران المدني الدولي بصياغة بروتوكول يتضمن التعديل المقترح المذكور عاليه والموضوعات الوارد ذكرها بعد باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية والتي سيكون لكل منها حجية قانونية متساوية.

agreement for the lease. charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32 (a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

(b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

(c) The provisions of paragraphs (a) and (b) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.

2. SPECIFIES. pursuant to the provisions of the said Article 94 (a) of the said Convention, ninety-eight as the number of Contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force; and

3. RESOLVES that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, russian and Spanish languages, each or which shall be of equal authentieity, embodying the proposed amendment above-mentioned and the nature hereinafter appearing:

أ) يوقع البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وسكرتيرها العام.

ب) يعرض البروتوكول للتصديق من قبل أية دولة تكون قد صدقت أو انضمت إلى معاهدة الطيران المدني الدولي.

جـ) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

د) يصبح البروتوكول نافذ المفعول بالنسبة للدول التي تكون قد صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثائق التصديق الثامنة والتسعون.

هـ) يقوم السكرتير العام بابلاغ كل الدول المتعاقدة مباشرة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

و) يقوم السكرتير العام بابلاغ كل الدول الأطراف في تلك المعاهدة مباشرة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول نافذ المفعول.

ز) وبالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المتقدم ذكره، يصبح البروتوكول ساري المفعول بالنسبة لها من تاريخ ايداع وثائق تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

وتبعا لذلك وطبقا لقرار الجمعية العمومية المتقدم ذكره. فقد تم اعداد هذا البروتوكول بواسطة سكرتير عام المنظمة.

واشهاداً على ذلك، فان رئيس وسكرتير عام الدورة الثالثة والعشرين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، باعتبارهما مفوضين من قبل الجمعية العمومية، قد وقعا هذا البروتوكول.

حرر في مونتريال في اليوم السادس من اكتوبر سنة ألف وتسعمائة وثمانين في وثيقة مفردة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية

a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary Generl.

b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or auhered to the said Convention on International Civil Aviation.

c) the instruments of the ratification shall be deposited with the international avil Aviation organization

d) the Protocol shall come into force in respect or the States which have ratified it on the date on which the ninety-eighth instrument of ratification is no deposited.

e) The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

f) The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

g) With respet to any Contracting State ratifying the Protocol after the date aferesaid. the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

CONSEQUENTLY. pursuant to the aforesaid action of the Assembly.

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the President and the Secretary General of the aforesaid Twenty-third Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization. being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the sixth day of October of the year one thousand nine hundred and eighty, in a single document in the English, French, Russian, and Spanish

والاسبانية والتي لكل منها حجية قانونية متساوية .

ويحتفظ بهذا البرتوكول في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي ويرسل سكرتير عام المنظمة نسخا معتمدة منه إلى جميع الدول الأطراف في معاهدة الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ .

آر . اس . نياجا

رئيس الدورة ٢٣ للجمعية العمومية

إيف لامبرت

سكرتير عام

languages. each of which shall be of equal authenticity. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1994.

R. S. Nyaga
President of the 23rd Session
of the Assembly

Yves Lambert
Secretary General

مرسوم رقم ٩٣/٨٧
بالموافقة على البروتوكول الخاص بتعديل الفقرة (أ) من المادة (٥٠) من الاتفاقية الدولية للطيران المدني (شيكاغو ١٩٤٤)

بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى المعاهدة الدولية للطيران المدني المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ والتعديلات التي ادخلت عليها،
وعلى قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني في دورتها الثامنة والعشرين المنعقدة في مونتريال بتاريخ ٢٦ من أكتوبر ١٩٩٠ بالموافقة على تعديل الفقرة (أ) من المادة (٥٠) من الاتفاقية الدولية للطيران المدني،
وبناء على عرض النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي:

مادة (١)

ووفق على البروتوكول الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٦ من أكتوبر ١٩٩٠ والخاص بتعديل الفقرة (أ) من المادة (٥٠) من الاتفاقية الدولية للطيران المدني المحررة في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤ والذي يقضي بزيادة أعضاء مجلس المنظمة من ثلاثة وثلاثين عضواً إلى ستة وثلاثين عضواً والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم.

مادة (٢)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية، وعلى رئيس مجلس الوزراء ابلاغه إلى مجلس الأمة.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء بالنيابة
صباح الأحمد الجابر

النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: ١٤ ذو القعدة ١٤١٣هـ
الموافق: ٥ مايو ١٩٩٣م

Decree No. 87/93
Concerning Approving The Protocol of Amending Para (A) of Article (50) of The International Convention For Civil Aviation (Chicago 1944)

Following perusal of:
- The constitution,
- The International Convention For Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, and its subsequent amendments,
- The Decision of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in its 28th session, held in Montreal on 26th October 1990, on approving the amendment of Para (A) of Article (50) of the International Convention For Civil Aviation,
- Upon the proposal of the First Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We decreed as follows:

Article (1)

It has been approved on the Protocol signed in Montreal on 26th October 1990 concerning Amendment of Para (A) of Article (50) of the International Convention For Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, which stipulates increasing the Board members of the Organization from Thirty Three to Thirty Six members, the texts of which are attached to this Decree.

Article (2)

All ministers, each in his jurisdiction, shall execute this Decree, which shall be published in the Official Gazette. The Prime Minister shall report this Decree to the National Assembly.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Acting Prime Minister
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

First Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Bayan Palace on: 14th Thulqida 1413AH.
Corresponding to: 5th May 1993AD.

بروتوكول
بشأن تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي وقع في مونتريال ٢٦ أكتوبر ١٩٩٠م

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي،

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة والعشرين (الاستثنائية) في مونتريال في ٢٥ اكتوبر ١٩٩٠، وقد أحاطت بأن رغبة عدد كبير من الدول المتعاقدة زيادة عضوية المجلس لتأمين توازن أفضل عن طريق التوسع في تمثيل الدول المتعاقدة.

وبعد أن اعتبرت أنه من المناسب زيادة عضوية هذا التشكيل ثلاثة وثلاثين إلى ستة وثلاثين.

وبعد أن اعتبرت أنه من الضروري تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤ للغرض المتقدم ذكره.

١ - تعتمد، وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، التعديل المقترح التالي لتلك الاتفاقية:

«تعدل الجملة الثانية من المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية باحلال ستة وثلاثين محل ثلاثة وثلاثين».

٢ - تحدد، بناءاً على أحكام المادة ٩٤ (أ) من تلك الاتفاقية، مائة وثمانية عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المتقدم ذكره لكي يدخل حيز النفاذ.

٣ - تقرر أن يقوم أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي باعداد بروتوكول باللغة

PROTOCOL
releasing to an amendment to Article 50 (a) of the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 26 October 1990

THE ASSEMBLY OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

HAVING MET in its Twenty-eighth Session (Extraordinary) at Montreal on 25 October 1990;

HAVING NOTED that it is the desire of a large number of Contracting States to enlarge the membership of the Council in order to ensure better balance by means of an increased representation of contracting States;

HAVING CONSIDERED it appropriate to increase the membership of that body from thirty-three to thirty-six;

HAVING CONSIDERED it necessary to amend, for the purpose aforesaid, the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1994;

1. APPROVES, in accordance with the provisions of Article 94 (a) of the Convention aforesaid, the following proposed amendment to the said Convention:
   "In Article 50 (a) of the convention the second sentence shall be amended by replacing 'thirty-three' by 'thirty-six'."
2. SPECIFIES, pursuant to the provisions of the said Article 94 (a) of the said Convention, one hundred and eight as the number of Contractiong States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force;
3. RESOLVES that the Secretary General of the International Civil

الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المذكور أعلاه والأحكام الواردة فيما يلي:

أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول.

ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من قبل أية دولة تكون قد صدقت أو انضمت إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة.

ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

د) يصبح البروتوكول نافذ المفعول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة.

هـ) يقوم الأمين العام فورا بابلاغ كل الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول.

و) يقوم الأمين العام فورا بابلاغ كل الدول الأطراف في تلك الاتفاقية بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، من تاريخ ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

وتبعا لذلك، وبناءً على قرار الجمعية العمومية المتقدم ذكره.

فقد تم اعداد هذا البروتوكول من قبل أمين عام المنظمة.

واثباتا لذلك، فإن رئيس وأمين عام الدورة

Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, Russian and Spanish languages; each of which shall be of equal authenticlty, embodying the amendment above-mentioned and the matter hereinafter appearing:

a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary General.

b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.

c) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

d) The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and eighth instrument of ratification is so deposited.

e) The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

f) The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

g) With respect to any contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

CONSEQUENTLY, pursuant to the aforesaid action of the Assembly,

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the President

المذكورة الثامنة والعشرين (الاستثنائية) للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، باعتبارهما مفوضين من قبل الجمعية العمومية قد وقعا هذا البروتوكول.

حرر في مونتريال في اليوم السادس والعشرين من أكتوبر من سنة ألف وتسعمائة وتسعون، في وثيقة واحدة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية، ولكل نص منها حجية متساوية. يودع هذا البروتوكول في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي، وترسل نسخ معتمدة منه بواسطة أمين عام المنظمة إلى كل الدول الأطراف في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤.

أسعد قطيط
رئيس الدورة الثامنة والعشرين
(الاستثنائية) للجمعية العمومية

أس. أس. سيدهو
الأمين العام

and the Secretary General of the aforesaid Twenty-eighth Session (Extraordinary) of the Assembly of the International Civil Aviation Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-sixth day of October of the year one thousand nine hundred and ninety, in a single document in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentle. This Protocol shall remain deposited in the archives of the international Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

Assad Kotaite
President of the Twenty-eight Session
(Extraordinary) of the Assembly

S. S. Sidhu
Secretary General

اتفاقية توحيد بعض قواعد
النقل الجوي الدولي
الموقعة في مدينة مونتريال

اتفاقية

توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

ادراكا منها لما قدمته اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في الثاني عشر من أكتوبر/ تشرين الأول عام ١٩٢٩ – المشار إليها فيما بعد باسم «اتفاقية وارسو» – والوثائق الأخرى المتصلة بها، من اسهام كبير نحو تحقيق التوافق في أحكام قانون الجو الدولي الخاص.

وادراكا منها للحاجة إلى تحديث وتوحيد اتفاقية وارسو والوثائق المتصلة بها.

وادراكا منها لأهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر.

وإذ تؤكد مجددا أنه من المرغوب فيه أن تتطور عمليات النقل الجوي الدولي على نحو منظم وأن تؤمن حركة نقل الركاب والأمتعة والبضائع بدون عوائق، طبقا لمبادئ وأغراض اتفاقية الطيران المدني الدولي، المبرمة في شيكاغو في السابع من ديسمبر/ كانون الأول عام ١٩٤٤.

واقتناعا منها بأن اتخاذ تدابير جماعية من قبل الدول لتحقيق مزيد من التوافق والتقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة، هو الوسيلة الأكثر ملائمة لتحقيق توازن عادل بين المصالح.

قد اتفقت على ما يلي:

الفصل الأول

أحكام عامة

مادة (١)

نطاق التطبيق

(١) تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل. وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.

(٢) لأغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة «النقل الدولي» أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين اما في اقليم دولتين طرفين أو في اقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في اقليم دولة أخرى، حتى وان لم تكن تلك الدولة طرفا. ولا يعتبر نقلا دوليا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل اقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل اقليم دولة أخرى.

(٣) لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلا واحدا لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود. ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذا كاملا داخل اقليم نفس الدولة.

(٤) تسري هذه الاتفاقية أيضا على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل.

مادة (٢)

النقل الذي تقوم به الدولة ونقل المواد البريدية :

(١) تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة ١ .

(٢) عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسؤولا فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقا للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وادارات البريد.

(٣) فيما عدا ما ورد في الفقرة (٢) من هذه المادة، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.

الفصل الثاني

المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع

مادة (٣)

الركاب والأمتعة

(١) في حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي :

(أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

(ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في اقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في اقليم دولة أخرى.

(٢) يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (١) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة. وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانا كتابيا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

(٣) على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.

(٤) يعطى الراكب اشعارا كتابيا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الاصابة، وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها، وعن التأخير.

(٥) ان عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

مادة (٤)

البضائع :

(١) في حالة نقل البضائع، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي.

(٢) يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به. وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل،

بناء على طلب هذا الأخير، ايصال بضاعة يسمح بالتعرف على الارسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.

مادة (٥)

محتويات وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع

تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع ما يلي:

(أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

(ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في اقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في اقليم دولة أخرى.

(ج) بيان وزن الارسالية.

مادة (٦)

الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع

يجوز الزام المرسل، إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد باجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى، بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع. ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه.

مادة (٧)

وصف وثيقة الشحن الجوي

(١) يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية.

(٢) تمهر النسخة الأولى بعبارة: «للناقل» ويوقع عليها المرسل. وتمهر النسخة الثانية بعبارة (للمرسل اليه) ويوقع عليها كل من المرسل والناقل ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع.

(٣) يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم.

(٤) إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل متصرفا نيابة عن المرسل، ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك.

مادة (٨)

المستندات المتعلقة بالطرود المتعددة

في حالة تعدد الطرود:

(أ) لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة.

(ب) للمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم ايصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤.

مادة (٩)

عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة

ان عدم الالتزام بأحكام المواد من ٤ إلى ٨، لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

مادة (١٠)

المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات

(١) يكون المرسل مسؤولا عن صحةالبيانات والاقرارات المتعلقة بالبضائع، المدونةمن قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في ايصال البضائع أو لادراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ . وتطبق هذه الأحكام أيضا عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلا للناقل أيضا .

(٢) يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولا تجاهه، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات واقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة .

(٣) مع مراعاة أحكام الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولا تجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات واقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في ايصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ .

مادة (١١)

حجية المستندات

(١) تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع دليلا على ابرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك .

(٢) تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو في ايصال البضائع بشأن وزن البضائع وأبعادها وتغليفها، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود، دليلا يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك . أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل، الا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل، وأثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو في ايصال البضائع، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع .

مادة (١٢)

حق التصرف بالبضائع

(١) يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، وذلك أما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلا، أو بالمطالبة باعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل . ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق .

(٢) على الناقل، عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل، أن يخطره بذلك فورا .

(٣) إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع، دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع المسلم إلى المرسل، فإن الناقل يكون مسؤولا عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع، وذلك مع عدم

الاخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل .

(٤) ينتهي حق المرسل اعتبارا من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقا للمادة ١٣ . غير أنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به ، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف .

مادة (١٣)

تسليم البضائع

(١) ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢ ، يحق للمرسل إليه ، عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد ، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع ، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وبتنفيذ شروط النقل .

(٢) على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .

(٣) إذا أقر الناقل بضياع البضائع ، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه ، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل .

مادة (١٤)

مطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقهما

للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين ١٢ و١٣ ، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير ، وذلك بشرط تنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل .

مادة (١٥)

العلاقة بين المرسل والمرسل إليه أو العلاقات المتبادلة بين الغير

(١) لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و١٣ و١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه ، أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم اما من المرسل واما من المرسل إليه .

(٢) كل اتفاق يتعارض مع أحكام المواد ١٢ و١٣ و١٤ ، يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو في ايصال البضائع .

مادة (١٦)

اجراءات الجمارك أو الشرطة أو السلطات العامة الأخرى

(١) على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لاتمام اجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه . ويكون المرسل مسؤولا في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها . وذلك ما لم يكن الضرر عائدا لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

(٢) ان الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق .

الفصل الثالث

مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر

مادة (١٧)

وفاة الراكب أو اصابته – الضرر اللاحق بالأمتعة

(١) يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم.

(٢) يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل. غير أنه إذا كان الضرر ناجما وبقدر ما يكون ناجما عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولا. وفي حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولا إذا كان الضرر ناتجا عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

(٣) إذا أقر الناقل بضياع الأمتعة المسجلة، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال واحد وعشرين يوما من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل.

(٤) ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة «الأمتعة» في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة.

مادة (١٨)

الضرر اللاحق بالبضائع

(١) يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي.

(٢) غير أن الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:

(أ) وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.

(ب) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

(ج) عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

(د) اجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

(٣) في مفهوم الفقرة (١) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل.

(٤) لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار. غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى

أخرى، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك. وإذا قام الناقل، بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلا جويا، فان النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.

مادة (١٩)

التأخير

يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

مادة (٢٠)

الاعفاء من المسؤولية

إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، اهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الاهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه. وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو اصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الاسهام في حدوثه قد حصل نتيجة اهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة ٢١.

مادة (٢١)

التعويض في حالة وفاة الراكب أو اصابته

(١) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

(٢) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت ما يلي:

(أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

(ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

مادة (٢٢)

حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع

(١) في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة ١٩، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ٤,١٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

(٢) عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها،

محدودة بمبلغ ١,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ اضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزما بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، الا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.

(٣) عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام، ما لم يقم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ اضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزما بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد.

(٤) في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمرا يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الايصال ذاته أو، في حالة عدم اصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضا عند تعيين حد المسؤولية.

(٥) لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد احداث ضرر أو برعونة مقرونة بادراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضا، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، اثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.

(٦) ان الحدود المقررة في المادة ٢١ وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي – بالإضافة إلى ذلك – وفقا لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد. ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابيا على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

مادة (٢٣)

تحويل الوحدات النقدية

(١) ان المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة.

(٢) غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة ٢١ محدودة بمبلغ ١,٥٠٠,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضي داخل أقاليمها، وبمبلغ ٦٢,٥٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (١) من المادة ٢٢، وبمبلغ ١٥,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (٢) من المادة ٢٢، وبمبلغ ٢٥٠ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام بالنسبة للفقرة (٣) من المادة ٢٢. وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراما ونصفا من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية.

(٣) يجب اجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (١) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين ٢١ و٢٢، التي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (١) من هذه المادة. ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الايداع بطريقة الحساب طبقا للفقرة (١) من هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة حسب الحالة، وذلك عند ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند اجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

مادة (٢٤)

مراجعة حدود المسؤولية

(١) دون الاخلال بأحكام المادة ٢٥ من هذه الاتفاقية ومع مراعاة الفقرة (٢) أدناه، يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد ٢١ و٢٢ و٢٣ من جانب جهة الايداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (١) من المادة ٢٣.

(٢) إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المائة، فعلى جهة الايداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ ابلاغه للدول الأطراف. وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الاخطار، لا يسري التعديل، وتحيل جهة الايداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف. وعلى جهة الايداع أن تخطر فورا جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

(٣) بالرغم من نص الفقرة (١) من هذه المادة، يطبق الاجراء المشار إليه في الفقرة (٢) من هذه المادة، في أي وقت، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك وبشرط أن يكون عامل التضخم

المشار إليه في الفقرة (١) قد تجاوز ٣٠ في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق. وتجري المراجعات اللاحقة باتباع الاجراء المذكور في الفقرة (١) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية.

مادة (٢٥)

اشتراط حدود المسؤولية

يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية.

مادة (٢٦)

بطلان الأحكام التعاقدية

كل بند يهدف إلى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.

مادة (٢٧)

حرية التعاقد

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض ابرام أي عقد للنقل، أو من التنازل عن أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.

مادة (٢٨)

المدفوعات المسبقة

في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو اصابتهم، على الناقل أن يدفع دون ابطاء، إذا كان ملزما بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

مادة (٢٩)

أساس المطالبات

في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، الا وفقا لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

مادة (٣٠)

التابعون والوكلاء – مجموع المطالبات

(١) إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه في هذه الاتفاقية، فلهذا التابع

أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية.

(٢) يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها.

(٣) فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسري أحكام الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد احداث ضرر، أو برعونة مقرونة بادراك أن ضرر سينجم عن ذلك في الغالب.

مادة (٣١)

آجال الاحتجاج

(١) يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقا لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٣، وفي الفقرة (٢) من المادة ٤.

(٢) في حالة التعيب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوما بالنسبة للبضائع، اعتبارا من تاريخ تسلمها. وفي حالة التأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوما على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

(٣) يجب أن يقدم كل احتجاج كتابيا ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفا لهذا الاحتجاج.

(٤) إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفا، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل الا في حالة الغش من جانبه.

مادة (٣٢)

وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته.

مادة (٣٣)

الاختصاص القضائي

(١) تقام دعوى التعويض، وفقا لاختيار المدعي، في اقليم إحدى الدول الأطراف، أما أمام محكمة محل اقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته ابرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد.

(٢) فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو اصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في اقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الاقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب

جوا، اما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

(٣) لأغراض الفقرة (٢):

(أ) تعني عبارة «اتفاق تجاري» أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا.

(ب) تعني عبارة «محل الاقامة الرئيسي والدائم» مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.

(٤) تخضع المسائل الاجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى.

مادة (٣٤)

التحكيم

(١) مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم. ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

(٢) تتم اجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة ٣٣.

(٣) يُطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

(٤) تعتبر أحكام الفقرتين (٢) و(٣) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم.

مادة (٣٥)

تقادم الدعاوى

(١) يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

(٢) يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

مادة (٣٦)

النقل المتتابع

(١) في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (٣) من المادة ١، فان كل ناقل يقبل ركابا أو أمتعة أو بضائع، تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفا من أطراف عقد النقل، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقا بمرحلة النقل التي جرت تحت اشرافه.

(٢) في حالة النقل من هذا النوع، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع الا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح.

(٣) فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وفضلا عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.

مادة (٣٧)

حق الرجوع على الغير

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقا لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر.

الفصل الرابع
النقل بعد وسائط

مادة (٣٨)

النقل بعدة وسائط

(١) في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة (٤) من المادة ١٨، على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة ١.

(٢) ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

الفصل الخامس
النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

مادة (٣٩)

الناقل المتعاقد – الناقل الفعلي

تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار إليه فيما يلي بعبارة «الناقل المتعاقد») بصفته طرفا أساسيا، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بعبارة «الناقل الفعلي»)، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضا، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

مادة (٤٠)

مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقا للعقد المشار إليه في المادة ٣٩، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط.

مادة (٤١)

المسؤولية التضامنية

(١) تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم – فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي – أفعالا وامتناعا من قبل الناقل المتعاقد أيضا.

(٢) تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم – فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي – أفعالا وامتناعا من قبل الناقل الفعلي أيضا. ومع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في المواد

٢١ و٢٢ و٢٣ و٢٤ . وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية، وأي اقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقا للمادة ٢٢ ، لا يؤثر على الناقل الفعلي الا بموافقته .

مادة (٤٢)

توجيه الاحتجاجات والتعليمات

يكون للاحتجاجات والتعليمات التي توجه إلى الناقل وفقا لأحكام هذه الاتفاقية نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو للناقل الفعلي . ومع ذلك، فإن التعليمات المشار إليها في المادة (١٢) لا يكون لها أثر إلا إذا وجهت للناقل المتعاقد .

مادة (٤٣)

التابعون والوكلاء

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلا له، إلا إذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية .

مادة (٤٤)

مجموع مبالغ التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما إذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي بمقتضى هذه الاتفاقية، على أن المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الأشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز أن تتعدى الحد الذي ينطبق عليه .

مادة (٤٥)

توجيه دعاوى التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز اقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، اما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين . وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب ادخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الاجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى .

مادة (٤٦)

الاختصاص القضائي الإضافي

تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة ٤٥ ، حسب اختيار المدعي، في اقليم إحدى الدول الأطراف، اما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة ٣٣، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله .

مادة (٤٧)

بطلان النصوص التعاقدية

كل نص تعاقدي يهدف إلى اعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلا ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيظل خاضعا لأحكام هذا الفصل.

المادة (٤٨)

العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

مع مراعاة أحكام المادة ٤٥، لا يجوز تفسير أي نص في هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقلين، بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض.

الفصل السادس

أحكام أخرى

مادة (٤٩)

التطبيق الالزامي

تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص.

مادة (٥٠)

التأمين

على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية.

المادة (٥١)

النقل الذي يتم في ظروف غير عادية

لا تسري أحكام المواد من ٣ إلى ٥ و٧ و٨، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل.

مادة (٥٢)

تعريف الأيام

يعني تعبير «الأيام» حينما ذكر في هذه الاتفاقية الأيام التقويمية وليس أيام العمل.

الفصل السابع
البنود الختامية

مادة (٥٣)

التوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها

(١) يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال من ١٠ إلى ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩ . وبعد ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩ ، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقا للفقرة ٦ من هذه المادة .

(٢) وبالمثل يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي . ولأغراض هذه الاتفاقية ، تعني «منظمة التكامل الاقتصادي الاقليمي» أي منظمة تنشئها دول ذات سيادة من أقليم معين ، والتي تمتلك الصلاحية بالعلاقة إلى بعض الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي رخص لها على النحو الواجب بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها . والاشارة إلى «الدولة الطرف» أو «الدول الأطراف» في هذه الاتفاقية ، بخلاف ما هو وارد في الفقرة (٢) من المادة ١ والفقرة (١) (ب) من المادة ٣ والفقرة (ب) من المادة ٥ والمواد ٢٣ و٣٣ و٤٦ والفقرة (ب) من المادة ٥٧ ، تنطبق بالمثل على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي . ولأغراض المادة ٢٤ ، فان الاشارة إلى «أغلبية من الدول الأطراف» وإلى «ثلث الدول الأطراف» ، لا تنطبق على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي .

(٣) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول ومنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي التي وقعت عليها .

(٤) لأي دولة أو منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها في أي وقت .

(٥) تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي المعينة بوصفها جهة الايداع بموجب هذه الاتفاقية .

(٦) يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لايداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الايداع – وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق . ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي .

(٧) بالنسبة للدول الأخرى وبالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي الأخرى ، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام .

(٨) تخطر جهة الايداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بما يلي :

(أ) كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخه .

(ب) كل ايداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه .

(ج) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ .

(د) تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ .

(هـ) أي نقض بمقتضى المادة ٥٤ .

مادة (٥٤)

النقض

(١) لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بارسال اخطار كتابي إلى جهة الايداع .

(٢) يسري مفعول النقض بعد مائة وثمانين يوما من تاريخ تسلم جهة الايداع الاخطار .

مادة (٥٥)

العلاقة بالوثائق الأخرى لاتفاقية وارسو

(١) ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي :

١ – بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدول تشترك في أنها طرف في :

(أ) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ (المسماة فيما بعد باتفاقية وارسو) .

(ب) بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ المحرر في لاهاي في ٢٨ سبتمبر/ أيلول ١٩٥٥ (المسمى فيما بعد بروتوكول لاهاي) .

(ج) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، المكملة لاتفاقية وارسو، الموقعة في غواد الاخارا في ١٨ سبتمبر/ أيلول ١٩٦١ (المسماة فيما بعد اتفاقية غواد الاخارا) .

(د) بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ المعدلة بموجب البروتوكول المحرر في لاهاي في ٢٨ سبتمبر/ أيلول ١٩٥٥ الموقع في مدينة غواتيمالا في ٨ مارس/ آذار ١٩٧١ (المسمى فيما بعد بروتوكول مدينة غواتيمالا) .

(هـ) البروتوكولات الاضافية من رقم ١ إلى رقم ٣ وبروتوكول مونتريال رقم ٤ لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مدينة غواتيمالا الموقعة في مونتريال في ٢٥ سبتمبر/ أيلول ١٩٧٥ (المسماة فيما بعد باسم بروتوكولات مونتريال) .

(٢) أو داخل اقليم أي دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المشار إليها في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (هـ) أعلاه .

مادة (٥٦)

الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد

(١) إذا كانت لدى إحدى الدول وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الاقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الاعلان عن طريق تقديم اعلان آخر في أي وقت .

(٢) يجب ابلاغ أي اعلان من هذا القبيل لجهة الايداع ويجب أن ينص صراحة على الوحدات الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .

(٣) فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت مثل هذا الاعلان :

(أ) تفسر الاشارات إلى «العملة الوطنية» في المادة ٢٣ على أنها اشارات إلى عملة الوحدة الاقليمية المعنية من تلك الدولة .

(ب) وتفسر الاشارة إلى «القانون الوطني» في المادة ٢٨ على أنها اشارة إلى قانون الوحدة الاقليمية المعنية من تلك الدولة .

مادة (٥٧)

التحفظات

لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية ، الا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب اخطار موجه إلى جهة الايداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على :

(أ) النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة ،

(ب) و/ أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها ، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها .

اثباتا لذلك ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون حسب الأصول ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

حررت في مونتريال في اليوم الثامن والعشرين من شهر مايو/ أيار من عام ألف وتسعمائة وتسعة وتسعين باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية ، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية . وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي ، وتسلم جهة الايداع صورا معتمدة رسميا منها إلى كل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ، وإلى كل الدول الأطراف في اتفاقية وارسو ، وبروتوكول لاهاي ، واتفاقية غوادالاخارا ، وبروتوكول مدينة غواتيمالا ، وبروتوكولات مونتريال .

قانون رقم (٣٠) لسنة ٢٠٠٢
بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ١٩٩٩/٥/٢٨

- بعد الإطلاع على الدستور
- وعلى القانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٧٥ بشأن الموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها لعام ١٩٥٥ والمعاهدة المكملة لها لعام ١٩٦١،
- وعلى القانون رقم ٨ لسنة ١٩٨٦ بالموافقة على البروتوكولين الاضافيين رقمي ١ و٢ لسنة ١٩٧٥ المعدلين لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو سنة ١٩٢٩،
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه،

مادة (١)

ووفق على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٩٩، والمرافقة نصوصها لهذا القانون

مادة (٢)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في: ٢١ ذو القعدة ١٤٢٢هـ
الموافق: ٣ فبراير ٢٠٠٢م

Law No. (30) of Year 2002
Approving The Agreement on Unification Certain Rules of The International Air-Transport Signed in Montreal on 28/5/1999

- Following perusal of the Constitution,
- Law No.(20) of year 1975 concerning approving the joining of the State of Kuwait to Warsaw Convention on unifying certain rules of the international air-transport, its amending protocol of year 1955 and its supplementary agreement of year 1961, and
- Law No. (8) of year 1986 approving the two additional protocols Nos. (1) and (2) of year 1975 amending the Agreement on unifying certain rules of the international air-transport signed in Warsaw in year 1929,
- The National Assembly has sanctioned the law having the following text, and we have endorsed and issued same,

Article (1)

The Agreement on unifying certain rules of the international air-transport signed in Montreal on 28th May 1999, which texts are attached herewith, has been approved.

Article (2)

The Ministers, each in his jurisdiction, must execute this law, which shall enter into force as of the date it is published in the Official Gazette.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 21st Thulqida 1422AH.
Corresponding to: 3rd February 2002AD.

مذكرة ايضاحية

لمشروع قانون بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٩٩

انضمت دولة الكويت إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو لسنة ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها وبتاريخ ٢٨/ ٥/ ١٩٩٩ حررت في مونتريال اتفاقية جديدة لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لتحقيق مزيد من التوافق والتقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي وأوضحت وزارة الخارجية بأن دولة الكويت قامت بالتوقيع عليها وأن اللجنة التنفيذية للطيران المدني لمجلس التعاون لدول الخليج العربية قد دعت بمقتضى توصية أصدرتها في اجتماعها التاسع الذي عقد في الرياض بتاريخ ٢٠/ ٢/ ٢٠٠٠ إلى قيام الدول الأعضاء بالتصديق على الاتفاقية المذكورة.

وقد احتوت تلك الاتفاقية على فصول سبعة خصص الأول منها للأحكام العامة وتضمن مادتين تناولت الأولى منها نطاق تطبيق الاتفاقية وتناولت الثانية النقل الذي تسري عليه، وخصص الفصل الثاني لأحكام المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع وتضمن المواد من ٣-١٦ حيث تناولت تلك المواد الأحكام التي تطبق على الركاب والأمتعة المتعلقة بطبيعة البضائع ومحتويات وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع والوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع.

ووصف وثيقة الشحن الجوي والمستندات المتعلقة بالطرود المتعددة والنتيجة المترتبة على

Explanatory Memorandum Of The Draft-Law On Approving The Agreement on Unifying Certain Rules of The International Air-Transport Signed In Montreal on 28th May 1999AD.

The State of Kuwait joined the Agreement on unifying certain rules of the international air-transport signed in Warsaw for year 1929, and the protocols amending same. On 28/5/1999, a new Agreement was drafted to unify certain rules of the international air-transport in order to achieve more conformity and codification of certain rules governing the international air-transport. The Ministry of Foreign Affairs explained that the State of Kuwait has signed the Agreement and that the Executive Committee of the Civil Aviation for the Cooperation Council of the Gulf Arabian Countries has called on the member states to sanction the said Agreement upon a recommendation issued by it in its Ninth Session held in Riyadh on 20/2/2000.

The aforesaid Agreement contained Seven Chapters, where the First Chapter was designated for the general provisions and contained two articles, the first dealt with the scope of implement the agreement while the second dealt with the transport to which it shall apply. The Second Chapter was designated for the rules of documentation and the duties of the parties in relation to transporting passengers, luggage and freight. The Articles from (3) till (16) dealt with such stipulations applicable to passengers and luggage in respect of the nature of the freight, content of the airway-bill or the freight voucher, and the document pertaining to the nature of the freight.

This in addition to, the description of the

عـدم الالتـزام بالأحكام المتـعلقـة بالمسـتندات المطلوبة، وأحكام المسؤولية عن البيانات الواردة في المسـتندات وحـجـيـة تلك المسـتندات وحق التصرف في البضائع وتسليمها ومطالبة المرسل والمرسل إليـه بحـقـوقـهـمـا والعـلاقـة بينهـمـا والعلاقات المتبادلة بين الغير وإجراءات الجمارك أو الشرطة والسلطات العامة الأخرى.

وقد خصص الفصل الثالث لبيان مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر. المواد ١٧ – ٣٧ تناولت الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن وفاة الراكب أو إصـابتـه والضـرر اللاحق بالأمـتـعـة والضـرر اللاحق بالبـضـائع والضـرر الناشئ عن التأخير وأحكام الإعفاء من المسؤولية والتعويض في حـــالـة وفـاة الـراكب أو إصـــابتـــه وتحـــويل الوحـدات النقـدية ووجـوب قـيام جـهـة الإيداع بمراجعة حدود المسؤولية، وجواز اشتراط حدود للمسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في الاتفـاقـيـة وبطلان الأحكام التـعـاقـدية في حـالة وضع حد أدنى من الحد المبين فيهـا، كـما نصت هذه المواد على حرية التعاقد وأحكام المدفوعات المسـبـقـة وأسـاس المطالبـات وكـذلك الأحكام المتعلقة بالتابعين والوكلاء ومجموع المطالبات وآجال الاحـتـجاج، وعلى من تقام الدعوى في حـالـة وفـاة الشـخص المسؤول والاخـتـصـاص القـضـائي والتـحكيم وتقـادم الدعـاوى والنقل المتتابع وحق الرجوع على الغير.

وخـصص الفـصـل الرابع الذي اشـتـمـل على المادة ٣٨ التي تـنـاولـت أحكام النـقـل بـعـــــدة وسـائط، كـمـا خـصص الفـصل الخـامس للنقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

airway-bill, the documents relating to multiple packages, result of non-compliance with the required documents, responsibility for the information stated in the documents and validation of such documents, right to dispose of and deliver the freight, claims of both consignor and consignee for their rights and the relation between them, the reciprocal relations between third parties, and the formalities of customs or police as well as the other public authorities.

The Third Chapter was designated for clarifying the liability of the carrier and extent of compensation for damage. Articles 17 - 37 dealt with provisions relating to liability for passenger's death or injury, damage to luggage, harm to the freight, damages resulting from delay, provisions on release from liability, compensation in case of passenger's death or injury, conversion of monetary notes and necessity of verification of the limits by the depositing party, permissibility of stipulating higher limits of liability than those provided for in the Agreement, and the invalidity of contractual provisions in case of setting a limit lower than that provided for therein. These Articles also stipulated the freedom to contract, advance payments, and basis of claims as well as the provisions relating to subsidiaries, agents, and aggregate claims, deadline for submittal of claims, those whom an action can be brought foreword in case of death of liable person, jurisdiction, arbitration, prescription of lawsuits, successive transport, and right of recourse against third parties.

The Fourth Chapter included Article (38) that dealt with the provisions applicable to the combined transport. The Fifth Chapter was designated for air-transport performed by a person other than the contracting carrier. Articles 39 - 48

المواد من ٣٩-٤٨ وتناولت الأحكام المتعلقة بالناقل المتعاقد والناقل الفعلي ومسؤولية كل منهما والمسؤولية التضامنية، وتوجيه الاحتجاجات والتعليمات ومدى استفادة التابعين والوكلاء من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى الاتفاقية، ومجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من الناقل وتوجيه دعاوى التعويض، والاختصاص القضائي الإضافي، وحالات بطلان النصوص التعاقدية والعلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

وخصص الفصل السادس من الاتفاقية لأحكام أخرى بينتها المواد من ٤٩-٥٢ وتتعلق بالتطبيق الإلزامي للاتفاقية وقواعد التأمين والنقل الذي يتم في ظروف غير عادية وبتعريف الأيام بأنها الأيام التقويمية وليس أيام العمل.

وأخيرا خصص الفصل السابع للبنود الختامية ويتضمن المواد من ٥٣-٥٧ وتناولت الأحكام المتعلقة بالتوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها وحق أي دولة في أن تنقض الاتفاقية وعلاقة الاتفاقية باتفاقية وارسو وأنها ترجح عليها، كما تناولت الأحكام المتعلقة بالدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد فيما يتعلق بالاتفاقية وأوضحت أنه لا يجوز إبداء تحفظات على تلك الاتفاقية وإنما يجوز لأي دولة أن تعلن بمقتضى إخطار يوجه إلى جهة الإيداع بأن هذه الاتفاقية لا تسري على النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطتها العسكرية على متن

dealt with provisions relating to the contracting carrier and the actual carrier together with the respective liability of each of them and the joint liability, submittal of claims and instructions, extent of benefit to the subsidiaries and agents from the conditions and limits of liability under the Agreement, aggregate money sums for damage that can be obtained from the carrier, addressing the claims for indemnification, additional jurisdiction, invalidity of contractual texts, and reciprocal relations between the contracting and actual carrier.

The Sixth Chapter of the Agreement was designated for other provisions, which were explained in articles 49 - 52 in relation to the mandatory application of the Agreement, rules of insurance and transport performed in extraordinary circumstances, and definition of the days as calendar days and not business days.

Finally, the Seventh Chapter was designated for the final provisions and included Articles 53 - 57, which dealt with the provisions relating to agreements' signing, sanction and validity period as well as the right of any State to revoke the Agreement, the relationship of the Agreement to that of Warsaw Convention and that it prevails over it. Theses Articles also dealt with provisions relating to the States that have more than one system of law. These Articles further clarified that it is not permitted to show reservations on the such Agreement, however, it is permitted for any State to declare by means of a notification addressed to the Depositing party that the this Agreement is not applicable to international air-transport performed directly by that member State for non-commercial purposes with respect to its functions and duties as a sovereign State

طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها .

وحيث أن الاتفاقية المشار إليها تحقق مصلحة دولة الكويت ولا تتعارض مع التزاماتها في المجالين العربي والدولي ، وقد طلبت الإدارة العامة للطيران المدني وهي الجهة المعنية اتخاذ الإجراءات الدستورية للتصديق عليها كما طلبت وزارة الخارجية إعداد الأداة القانونية اللازمة لنفاذها .

وحيث أن الاتفاقية المذكورة من الاتفاقيات التي أشارت إليها الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور ، ومن ثم تكون الموافقة عليها بقانون عملاً بحكم هذه الفقرة .

لذلك فقد أعد مشروع القانون المرافق بالموافقة عليها .

or transporting passengers, freight and luggage for its military authority onboard aircraft registered in that State or leased through it and where the whole capacity was reserved by or on behalf such authorities.

Whereas, the said Agreement realizes the best interest of the State of Kuwait and does not contradict with its obligations on both the Arabian and International arenas, and the Directorate General of Civil Aviation being the concerned authority has requested undertaking the constitutional procedures for ratifying the same, and since the Ministry of Foreign Affairs has also requested the preparation of the legal instrument required for its entry into force.

And whereas, the said Agreement is among the agreements mentioned in Para 2 of Article (70) of the Constitution, hence its ratification must be through a law in accordance with this Para.

Therefore, the enclosed Draft-Law was prepared for ratification.

Amiri Decree of Year 1963AD. Concerning Ratification of The Agreement of The First And The Second Freedoms For The Arabian Civil Aircraft

We, Abduallah Al-Salem Al-Sabah
Amir of the State of Kuwait
Following perusal of: Article (70) of the Constitution,
And upon examining the proposal of both the Minister of Foreign Affairs and Minister of Interior,
And after the approval of the Council of Ministers,

We decreed as follows:

Article (1)
The Agreement of the First and the Second Freedoms for the Arabian Civil Aircraft attached to this Decree and adopted by the League of Arab States, shall be ratified.

Article (2)
The Prime Minister must report this Decree to the National Assembly, and to be published in the Official Gazette.

Emir of Kuwait
Abduallah Al-Salem Al-Sabah

Minister of Foreign Affairs
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Minister of Interior
Saad Al-Abduallah Al-Salem

Prime Minister
Sabah Al-Salem Al-Sabah

Issued on: 21st Rajab 1383AH.
Corresponding to: 7th December 1963AD.

مرسوم أميري لسنة ١٩٦٣م
بالتصديق على اتفاقية الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية

نحن عبد الله السالم الصباح
أمير دولة الكويت
بعد الاطلاع على المادة ٧٠ من الدستور ،
وبناء على عرض وزيري الخارجية والداخلية ،
وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالآتي :

مادة (١)
يصدق على اتفاقية الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية المرافقة لهذا المرسوم والمتبناة من جامعة الدول العربية .

مادة (٢)
على رئيس مجلس الوزراء ابلاغ هذا المرسوم إلى مجلس الأمة ، وينشر في الجريدة الرسمية ،

أمير الكويت
عبد الله السالم الصباح

وزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

وزير الداخلية
سعد العبد الله السالم

رئيس مجلس الوزراء
صباح السالم الصباح

صدر في ٢١ رجب ١٣٨٣هـ
الموافق ٧ ديسمبر ١٩٦٣م

Agreement
On The First And Second Freedoms
For The Arabian Civil Aircraft

Governments of:

Kingdom of Jordan
Republic of Tunisia
Republic of Algeria
Republic of Sudan
Republic of Iraq
Kingdom of Saudi Arabia
United Arab Republic
State of Kuwait
Republic of Lebanon
United Kingdom of Libya
Arab Republic of Yemen
Kingdom of Morocco

Realizing the goals of the Charter of the League of Arab States, desiring the unity of the League's efforts in the field of commercial civil aviation and working on flourishing of the industry of air-transport and strengthening the bonds amongst them, they have agreed on the following:

Article (1)

Each contracting State shall grant the other contracting States, so as to its civil aircraft, the following two sky freedoms:

1- The freedom of aviation in its territory without landing
2- The freedom of landing in its international airports for non-commercial purposes

And that is while observing all the rules set out for regulating the air traffic to ensure its safety.

اتفاقية
بشأن الحريتين الأولى والثانية
للطائرات المدنية العربية

إن حكومات :
المملكة الأردنية الهاشمية
الجمهورية التونسية
الجمهورية الجزائرية
جمهورية السودان
الجمهورية العراقية
المملكة العربية السعودية
الجمهورية العربية المتحدة
دولة الكويت
الجمهورية اللبنانية
المملكة الليبية المتحدة
الجمهورية العربية اليمنية
المملكة المغربية

تحقيقا لأهداف ميثاق جامعة الدول العربية، ورغبة منها في توحيد جهودها في ميدان الطيران المدني التجاري، والعمل على ازدهار صناعة النقل الجوي، ولتوثيق الروابط فيما بينها، اتفقت على ما يلي :

مادة (١)

تمنح كل دولة متعاقدة إلى الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بطائراتها المدنية الحريتين الجويتين الآتيتين :

١ – حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط .

٢ – حرية الهبوط في مطاراتها الدولية لأغراض غير تجارية،

وذلك مع مراعاة جميع القواعد الموضوعة لتنظيم الحركة الجوية لضمان سلامتها .

Article (2)

Without prejudice to the texts of the present agreement and observed international rules and regulations, each contracting State shall designate the route to be taken by an air flight over its territory and also the airports that can be used.

Article (3)

Contracting States shall ratify the present agreement and ratification documents shall be deposited at the General Secretariat of the League of Arab States, which shall prepare a minutes for that purpose and reports it to other contracting States.

Article (4)

Each Arab State, which becomes a member of the League of Arab States, has the right to join the present agreement by a declaration to be sent to the Secretary General of the League of Arab States, who in turn will report same to the contracting States.

Article (5)

The present agreement shall enter into force after one month following depositing ratification documents of four contracting States at the General Secretariat of the League of Arab States.

Moreover, the present agreement shall enter into force for the States joining the agreement after one month from the date of depositing the joining document.

Article (6)

Any contracting State to the present agreement may withdraw from this agreement after the elapse of One Year from the date of declaring its withdrawal by virtue of a letter to be sent to the Secretary General of the League of Arab States, who in turn will report same to the rest of the contracting States.

مادة (٢)

مع مراعاة نصوص هذه الاتفاقية والقواعد الدولية المرعية يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذي تسلكه فوق اقليمها أي رحلة جوية وكذلك المطارات التي يمكن استخدامها .

مادة (٣)

يصدق على هذه الاتفاقية من الدول المتعاقدة وتودع وثائق التصديق لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية التي تعد محضرا بذلك وتبلغه إلى الدول المتعاقدة الأخرى .

مادة (٤)

لكل دولة عربية تصبح عضوا في الجامعة أن تنضم إلى هذه اتفاقية باعلان ترسله إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية الذي يبلغ انضمامها إلى الدول المتعاقدة .

مادة (٥)

تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول بعد شهر من ايداع وثائق التصديق لأربع دول متعاقدة لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .

كما تصبح نافذة المفعول بالنسبة للدول التي تنضم إليها بعد شهر من تاريخ ايداع وثيقة الانضمام .

مادة (٦)

يجوز لأية دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية أن تنسحب منها بعد مضي سنة من تاريخ اعلان انسحابها بموجب كتاب ترسله إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية ليقوم بابلاغه إلى بقية الدول المتعاقدة .

واثباتا لما تقدم،

وقع المندوبون المفوضون المبينة أسماؤهم بعد هذه الاتفاقية نيابة عن حكوماتهم،

عملت هذه الاتفاقية في الكويت وبتاريخ ٧/ ١٢/ ١٩٦٣ من نسخة واحدة تحفظ في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وتسلم صورة منها طبق الأصل لكل دولة من الدول المتعاقدة.

عن حكومات:

بيان عن اتفاقية الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية

وقعت الدول العربية على هذه الاتفاقية شعورا منها بالحاجة الماسة إلى التعاون فيما بينها في مجال الطيران المدني، ولتشجيع ازدهار النقل الجوي، وتأكيد الروابط العربية تحقيقا لأهداف ميثاق الجامعة العربية. وتتبادل الدول العربية – بموجب هذه الاتفاقية – منح بعضها البعض حرية الطيران عبر اقاليمها دون هبوط، وحرية الهبوط في مطاراتها الدولية لأغراض غير تجارية، وهي ما سميت بالحريتين الأولى والثانية.

ولا تعدو هذه الاتفاقية أن تكون تأكيدا لقوانين الكويت الداخلية، ولالتزاماتها كإحدى الدول المنضمة إلى منظمة الطيران الدولي، والموقعة على اتفاقية الترانزيت الدولية.

وقد قامت الكويت بالتوقيع على الاتفاقية بشرط التصديق الذي تضمنه المرسوم الأميري المرافق بالتطبيق لأحكام الفقرة الأولى من المادة ٧٠ من الدستور.

In witness whereof,
The authorized representatives, whose names are appearing at the end of this Agreement, have signed the present agreement on behalf of their governments.
The present agreement was drawn up in Kuwait on 7/12/1963 in one copy to be kept at the General Secretariat of the League of Arab States and a true copy of the original will be handed over to each contracting State.

For Governments:

Statement On The Agreement of The First And Second Freedoms For The Arabian Civil Aircrafts

Arab States signed the present agreement, feeling the dire need to cooperate among them in the field of civil aviation, to encourage the flourishing of air-transport and to affirm Arab bonds in order to realize the goals of the Charter of the Arab League.
The Arab States, by virtue of the present agreement, shall exchange granting the freedom of aviation through their territories without landing and the freedom of landing in their international airports for non-commercial purposes, which have been called the First and Second freedoms.
The present agreement is only an affirmation of the State of Kuwait's internal laws and its obligations as one of the States joining the International Civil Aviation Organization (ICAO) and amongst those that have signed the International Transit Agreement.
The State of Kuwait have signed the present agreement, conditional upon being ratified which was included in the attached Amiri Decree in implementation of the provisions of Article (70) of the Constitution.

مرسوم بالقانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩م بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور
وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور
وبناء على عرض وزير الخارجية
وبعد موافقة مجلس الوزراء
اصدرنا القانون الآتي نصه

مادة (١)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات المعقودة في جنيف سنة ١٩٤٨ والمرافقة لهذا القانون(*)

مادة (٢)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون،
ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في: ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩هـ
الموافق: ٩ أكتوبر ١٩٧٩م

Decree-Law No. (63) of Year 1979 Concerning Approving Joining The Agreement Related To The International Recognition of Rights To The Aircraft

Following perusal of:
- The Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1316AH., corresponding to 26th August 1976AD. concerning Revising the Constitution,
- Article (70) - Second Para of the Constitution, and
- Pursuant to the proposal of the Minister of Foreign Affairs, and
- And after the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of Kuwait to join the agreement related to the International Recognition of Rights To The Aircraft, which is signed in Geneva in year 1948, and attached to this law.

Article (2)

The Ministers shall, each within his jurisdiction, execute this law, which will become operational effective from the date it is published in the official gazette.

Emir of kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs
Salem Al-Sabah

Issued at the Sief Palace on: 18th Thulqida 1399AH.
Corresponding to: 6th October 1979

* راجع الاتفاقية بالعدد ١٢٧١.
(١) نشر بالعدد رقم ١٢٧١ من الجريدة الرسمية الصادرة في ٢١/ ١٠/ ١٩٧٩.

مذكرة ايضاحية
للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات

بناء على توصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو في شهري نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٤٤ باعداد اتفاقية متعلقة بنقل ملكية الطائرات ورغبة في أن تضحى الحقوق المرتبة على الطائرة معترفا بها دوليا فقد أعدت في جنيف بتاريخ ١٩/ ٦/ ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات .

وقد تناولت المادة (١) من الاتفاقية بيان عدة حقوق تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بها على الطائرات .

وقضت المادة (٢) بأن يحدد قانون كل دولة من الدول المتعاقدة الأثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة .

وبينت المادة (٧) ان اجراءات البيع الجبري للطائرة هي ذات الاجراءات التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع مع وجوب مراعاة احكام معينة بينتها هذه المادة .

وقضت المادة (٨) بأن البيع الجبري للطائرة ينقل ملكيتها خالصة من كافة الحقوق التي لم يكفلها المشتري .

وبينت المادة (١١) ان احكام هذه الاتفاقية لا تسري في كل دولة متعاقدة الا على الطائرات المسجلة وفقا لجنسيتها في دولة متعاقدة أخرى .

وقضت المادة (١٣) بأن احكام هذه الاتفاقية لا تسري على الطائرات المخصصة للخدمات

Explanatory Memorandum of The Decree-Law Concerning Approving The State of Kuwaiti Joining The Agreement Related To The International Recognition of Rights To The Aircraft

Pursuant to the recommendation of the International Conference of Civil Aviation held in Chicago in November and December of year 1944 concerning drafting the agreement related to transferring the aircraft titles, and desiring to have the rights to the aircraft internationally recognized, therefore, this agreement was prepared in Geneva on 19/6/1948 with regard to the International Recognition of Rights To The Aircraft.

Article (1) of the Agreement addressed a number of rights the contracting countries undertake to recognize toward the aircraft.

Article (2) stipulated that the law of each of the contracting countries must identify the consequent impact toward third parties in relation to recording any of the rights provided for in Article (1) of the Convention.

Article (7) indicated the procedures of compulsory sale of an aircraft, which are the same as determined by the law of the contracting country, where the sale is to be effected while taking into consideration certain provisions explained in this Article.

Article (8) stipulated that the compulsory sale of an aircraft shall result in transferring its title free from all rights which are not assumed by the buyer.

Article (11) explained that the provisions of this Agreement shall apply in each of the contracting countries only to the registered aircraft by virtue of its nationality in another contracting country.

Article (13) stipulated that the provisions

العسكرية أو الجمركية أو البوليسية .

وتناولت المادة (١٦) تحديد المقصود بالطائرة في أغراض هذه الاتفاقية وقضت بانصراف هذا التعبير إلى هيكلها وإلى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل ما هو معد من أدوات لخدمة الطائرة .

وأجازت المادة (٢١) لأية دولة الانضمام إلى هذه الاتفاقية ويتم الانضمام عن طريق ايداع وثيقته لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

وقضت المادة (٢٢) بأنه يجوز لأية دولة متعاقدة ان تنسحب من هذه الاتفاقية بموجب اخطار تقدمه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني على أن يسري مفعول هذا الانسحاب بعد مرور ستة شهور من تاريخ هذا الاخطار .

وحيث ان الجهات المختصة – وهي الإدارة العامة للطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية – قد وافقت على الانضمام إلى هذه الاتفاقية .

ولما كانت هذه الاتفاقية تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقا لحكم الفقرة الثانية من المادة (٧٠) من الدستور .

of this Agreement shall not apply to the aircraft designated for used in military, customs or police services.

Article (16) addressed defining the meaning of an "aircraft" for the purposes of this Agreement, and stipulated that such meaning shall include the airframe, engines, propellers, radio devices of the aircraft as well as everything deems as an apparatus to service the aircraft.

Article (21) permitted any country to join in this Agreement, by depositing its document with the International Civil Aviation Organization,

Article (22) stipulated that any contracting country may withdraw from this Agreement by serving a notice to the International Civil Aviation Organization, provided that such withdrawal shall take effect after the elapse of six months from the date of such notice.

Whereas, the competent authorities - Directorate General of Civil Aviation and Kuwait Airways Corporation - have approved the joining in this Agreement,

And since this Agreement falls within the scope of the air-navigation agreements and incorporates the obligation of amending the existing laws, therefore, the enclosed Draft-Law was prepared for endorsement in accordance with Clause Two of Article (70) of the Constitution.

الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات جنيف في ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨

انه بناءً على توصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو شهري نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٤٤ باعداد اتفاقية تتعلق بنقل ملكية الطائرات، وذلك في وقت قريب.

ولما كان من المرغوب فيه بحق، رعاية لأمر اتساع نطاق الطيران المدني الدولي في المستقبل أن تضحى الحقوق المرتبة على الطائرة معترفا بها دوليا.

اتفق الموقعون أدناه المفوضون شرعاً، باسم حكوماتهم، كل وما يقابله، على الأحكام الآتية:

المادة (١)

١ – تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف:

(أ) حق الملكية على الطائرة.

(ب) الحق لمن حاز طائرة في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء.

(ج) الحق في استعمال طائرة إعملاً لأحكام عقد ايجار اتفق على أن تكون مدته ستة شهور على الأقل.

(د) حق الرهن الرسمي، وحق (المورجاج) وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة ينشأ عن طريق الاتفاق ضمانا للوفاة بدين على أن تكون هذه الحقوق قد:

(١) أنشئت طبقا لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقا لجنسيتها وقت انشائها.

(٢) تم قيدها في السجل العام طبقا للاوضاع في الدولة المتعاقدة حيث تكون الطائرة قد سجلت وفقا لجنسيتها.

ويحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث سجلت الطائرة وفقا لجنسيتها، سلامة ترتيب عمليات القيد المتعاقبة في مختلف الدول المتعاقدة عند إجراء كل عملية منها.

٢ – ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون الاعتراف في الدول المتعاقدة – بالتطبيق لقانونها الوطني، بصحة الحقوق الأخرى المرتبة على الطائرة.

ومع ذلك فلا تسلم الدول المتعاقدة أو تعترف بالأفضلية لأي حق على تلك الحقوق الوارد ذكرها في الشق الأول من هذه المادة.

المادة (٢)

١ – جميع عمليات القيد المتعلقة بطائرة يتعين أن تتم في نفس السجل.

٢ – مالم ينص على ما يخالف أحكام هذه الاتفاقية، يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق،

الآثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق مع الحقوق المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة الأولى .

٣ – من حق كل دولة متعاقدة أن تحول دون قيد حق على طائرة ما لم يكن قد نشأ صحيحاً وفقا لنصوص قانونها الوطني .

المادة (٣)

١ – يذكر بشهادة تسجيل كل طائرة وفقا لجنسيتها عنوان الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل .

٢ – لكل شخص الحق في أن يتسلم من هذه الجهة مراسلات أو صورا أو مستخرجات مصدقا عليها طبق الأصل وتكون حجة لما ورد بالسجل حتى يقوم الدليل على عكسها .

٣ – إذا نص قانون دولة متعاقدة على ان ايداع مستند في الملف يغني عن قيده، ترتب على هذا الايداع نفس آثار القيد في أغراض هذه الاتفاقية . ويتبع عند ذلك كل ما من شأنه أن يجعل هذا المستند في متناول الكافة .

٤ – يجوز تحصيل رسوم معقولة مقابل كافة الخدمات التي تؤديها الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل .

المادة (٤)

١ – تسلم الدول المتعاقدة بأن المطالبات المتعلقة بـ :

(أ) المكافأة المستحقة عن انقاذ الطائرة .

(ب) المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة على الطائرة .

تقدم على كافة الحقوق والمداينات الأخرى التي تثقل الطائرة وبشرط أن تكون ممتازة ومقترنة بحق التتبع وفقا لقانون الدولة المتعاقدة حيث تمت أعمال الانقاذ أو التحفظ .

٢ – المداينات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سبباً في نشأتها .

٣ – ويمكن أن تكون هذه المداينات محلا للتأشير بها في السجل خلال الثلاثة شهور التالية لاكتمال الأعمال التي كانت سببا في نشأتها .

٤ – ويمتنع على الدول المتعاقدة الأخرى، متى انقضت مدة الثلاثة شهور المنصوص عليها أعلاه، التسليم بالتأمينات المقررة، ما لم يحدث خلال هذه المدة :

(أ) أن يكون قد تم التأشير في السجل وفقا للفقرة الثالثة بالمداينة الممتازة .

(ب) أن يكون قد تم رضاء تحديد مبلغ المداينة أو أن يكون قد تم رفع دعوى قضائية للمطالبة بهذا الحق . وعندئذ يحدد قانون المحكمة التي رفع إليها النزاع أسباب انقطاع أو ايقاف هذه المدة .

٥ – تسري أحكام هذه المادة على الرغم من أحكام الفقرة الثانية من المادة الأولى .

المادة (٥)

تمتد الأولوية التي امتازت بها الحقوق المشار إليها في الفقرة (أ–د) من المادة الأولى إلى جميع المبالغ

المضمونة . على انه فيما يتعلق بالفوائد فلا تخول الأولوية الا إلى تلك التي تكون قد استحقت منها خلال السنوات الثلاثة المتقدمة على بدء اجراءات التنفيذ وفي خلال هذه الاجراءات .

المادة (٦)

في حالة توقيع الحجز واجراء البيع الجبري لطائرة أو لحق عليها ، لا تلتزم الدول المتعاقدة بأن تعترف ، اضرار إما بالدائن الحاجز أو بمن يباشر التنفيذ أو بالمشتري ، بانشاء أو بنقل أي من الحقوق المبينة في الفقرة ١ من المادة الأولى ، والذي يكون اتخذت اجراءات البيع أو اجراءات التنفيذ في مواجهته وذلك مع علمه بها .

المادة (٧)

١ – اجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع .

٢ – ويتعين مع ذلك مراعاة الاحكام الآتية :

(أ) يحدد مقدما تاريخ ومكان البيع بستة أسابيع على الأقل .

(ب) يتعين على الدائن الحاجز ان يقدم إلى المحكمة أو إلى أية هيئة مختصة أخرى مستخرجا مصدقا عليه طبق الأصل بالقيود المتعلقة بالطائرة . وعليه قبل اليوم المحدد لاجراء البيع بشهر على الأقل ان يعلن عنه في المكان الذي تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقا لجنسيتها وبالتطبيق لاحكام القانون المحلي . ثم يخطر المالك وكذلك أصحاب الحقوق أو المداينات الممتازة المؤشر بها في السجل طبقا للفقرة الثالثة من المادة الرابعة ، بخطاب موصي عليه يرسل بالبريد الجوي على قدر الإمكان إلى العناوين المنوه عنها في السجل .

٣ – النتائج المترتبة على عدم مراعاة احكام الفقرة ٢ هي تلك التي ينص عليها قانون الدولة المتعاقدة حيث تم البيع ، ومع ذلك فان أي بيع يكون قد تم اخلالا بالقواعد المحددة في هذه الفقرة يكون قابلا للبطلان بناء على طلب يقدمه في بحر الشهور الستة اللاحقة للبيع ، كل من اصابة ضرر من جراء هذه المخالفة .

٤ – لا يمكن ان يتم اجراء أي بيع جبري ما لم تكن الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز بالتطبيق لاحكام هذه الاتفاقية والتي يكون قد اقيم الدليل عليها أمام السلطة المختصة قد سويت من ثمن البيع أو قد تكلف بها المشتري .

٥ – إذا وقع ، في اقليم دولة متعاقدة يكون قد تم اجراء البيع فيها ، ضرر على السطح من طائرة مثقلة بأحد الحقوق المنصوص عليها في المادة أولى . ضمانا لمداينة . فللقانون الوطني في تلك الدولة المتعاقدة ان يقرر ، عند توقيع الحجز على هذه الطائرة أو على طائرة أخرى مملوكة لنفس المالك ومثقلة بحقوق مماثلة لصالح نفس الدائن .

أ – بأن لا أثر في مواجهة من أصابهم الضرر ان يخلفهم من الدائنين الحاجزين ، لأحكام الفقرة الرابعة سالفة الذكر .

ب – بأن لا وجه للاحتجاج بالحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى ضمانا لمداينة . والتي تثقل

طائرة محجوزا عليها، على من أصابهم ضرر أو على خلفائهم الا في حدود نسبة ٨٠ من ثمن البيع.
ومع ذلك فلا يجوز إعمال النصوص السالفة على السطح بما يليق ويكفي، أو أمن باسمه لدى دولة أو مؤسسة تأمين في دولة ما.

فإذا انتفى أي قيد آخر في قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري بيع الطائرة – المحجوزة عليها، يعد الضرر مؤمنا عليه في مفهوم هذه الفقرة متى كان مبلغ التأمين متلائما مع قيمة الطائرة المحجوزة عليها في حالة جدتها.

٦ – تدفع المصاريف الواجبة الأداء وفقا لأوضاع الدولة المتعاقدة حيث تم إجراء البيع والتي انفقت في سبيل الصالح المشترك للدائنين على اجراءات التنفيذ المؤدية إلى البيع، من الثمن قبل احتساب كافة المداينات الأخرى ولو كانت ممتازة بمقتضى المادة الرابعة.

المادة (٨)

ينقل البيع الجبري لطائرة، وفقا لاحكام المادة السابعة ملكيتها خالصة من كافة الحقوق التي لم يكفلها المشتري.

المادة (٩)

فيما عدا حالة البيع الجبري الذي يتم وفقا لاحكام المادة السابعة، لا يجوز ان يجري نقل أي قيد أو تسجيل الطائرة من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدة أخرى، ما لم تسو من قبل الحقوق المقيدة وما لم يرتض ذلك أصحابها.

المادة (١٠)

١ – لو ان حقا مما جاء ذكره في المادة الأولى كان قد نشأ ضمانا لمداينة ثم قيد على طائرة قيدا صحيحا، امتد، وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، إلى قطع الغيار المخزونة في مكان أو عدة أماكن معينة، لسلمت جميع الدول المتعاقدة بهذا الامتداد على شريطة ان تبقى هذه القطع المذكورة متحفظ عليها في تلك الأماكن المذكورة وان ينشر عنها بطريق الاعلان في نفس المكان ليحاط الغير علما صحيحا بطبيعة ونطاق الحق الذي حملته هذه القطع وليبين السجل الذي تم قيده فيه مع بيان اسم وعنوان صاحبه.

٢ – وترفق بالمستند المقدم للقيد قائمة جرد لبيان طبيعة وعدد هذه القطع المذكورة على وجه التقريب. ويجوز ان تستبدل هذه القطع بغيرها مما هو مماثل لها دون المساس بحق الدائن.

٣ – وتسري أحكام المادة السابعة فقرات ١ و٤ واحكام المادة الثامنة على بيع قطع الغيار بعد توقيع الحجز عليها ومع ذلك فإذا كانت مداينة الحاجز مجردة من تأمين عيني فان احكام المادة السابعة فقرة ٤ تعتبر كما لو أباحت بيع قطع الغيار بالمزاد في مقابل ثلثي قيمتها على النحو الذي يحددها الخبراء الذين تعينهم الجهة المنوط بها اجراء البيع. وفضلا عن ذلك، عندما يعين توزيع الثمن تستطيع الجهة المكلفة باجراء البيع ان تحدد لصالح الدائن الحاجز القدر الذي يمكن صرف لدائني المرتبة الأولى بثلثي حصيلة البيع بعد خصم المصاريف المنوه عنها في المادة السابعة فقرة ٦.

٤ – يسري تعبير (قطع الغيار) في مفهوم هذه المادة على الأجزاء التي تكون الطائرات والمحركات

والمراوح وأجهزة اللاسلكي والآلات والمعدات والأدوات وكل جزء من هذه العناصر المختلفة وبوجه عام على كل الأشياء الأخرى، أيا كانت طبيعتها مما يحتفظ بها لتستبدل بغيرها من الأجزاء التي تكون الطائرة.

المادة (١١)

١ – لا تسري أحكام هذه الاتفاقية، في كل دولة متعاقدة، الا على الطائرات المسجلة وفقا لجنسيتها في دولة متعاقدة أخرى.

٢ – ومع ذلك تطبق الدول المتعاقدة على الطائرات المسجلة في اقليمها وفقاً لجنسيتها.

(أ) أحكام المواد ٢ و٣ و٩ وكذلك.

(ب) أحكام المادة الرابعة ما لم يكن الانقاذ أو أعمال التحفظ قد انتهت في حدود ذات اقليمها.

المادة (١٢)

ليس لأحكام هذه الاتفاقية أي أثر، بصدد طائرة ما، على حق الدول المتعاقدة في اتخاذ اجراءات التنفيذ المنصوص عليها في تشريعاتها الوطنية والمتعلقة بأمور الهجرة أو الملاحة الجوية.

المادة (١٣)

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية.

المادة (١٤)

للسلطات القضائية والإدارية المختصة في الدول المتعاقدة ما لم ينص على خلاف ذلك في قانونها الوطني، ان تتفاهم مباشرة فيما بينها عند تطبيق أحكام هذه الاتفاقية.

المادة (١٥)

تتعهد الدول المتعاقدة بأن تتخذ من التدابير ما يكفل تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وان تحرص في غير ابطاء على احاطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي علماً بها.

المادة (١٦)

ينصرف تعبير (الطائرة) في أغراض هذه الاتفاقية إلى هيكلها وإلى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل ما هو معد من أدوات لخدمة الطائرة سواء تجسمت فيها أو انفصلت مؤقتا منها.

المادة (١٧)

إذا امسك اقليم تمثله في علاقاته الخارجية دولة متعاقدة سجلا مستقلا للتسجيل يكون المقصود بكل احالة في هذه الاتفاقية إلى قانون الدولة المتعاقدة هو الاحالة إلى قانون هذا الاقليم.

(المادة (١٨)

تظل هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها إلى ان يبدأ نفاذها وفقا للاحكام المقررة في المادة العشرين.

المادة (١٩)

١ – تصدق الدول الموقعة على هذه الاتفاقية.

٢ – تودع وثائق التصديق محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وعليها ان تحيط كل دولة موقعة أو منظمة علما بتاريخ ايداعها.

١ – متى اودعت دولتان موقعتان على هذه الاتفاقية وثائق تصديقها بدأ سريانها فيما بينهما من اليوم التسعين التالي لايداع وثيقة التصديق الثانية . ويبدأ نفاذها بالنسبة لكل من الدول التي تودع وثيقة تصديقها بعد ذلك التاريخ من اليوم التسعين التالي لإيداع هذه الوثيقة .
٢ – تخطر المنظمة الدولية للطيران المدني كل من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية بتاريخ بدء نفاذها .
٣ – متى بدأ نفاذ هذه الاتفاقية بادر الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدني إلى تسجيلها لدى هيئة الأمم المتحدة .

المادة (٢١)

١ – تظل هذه الاتفاقية متى بدأ نفاذها شاغرةللانضمام إليها من جانب الدول غير الموقعة عليها .
٢ – ويتم الانضمام عن طريق ايداع وثيقة محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وتخطر كل من الدول الموقعة أو المنظمة بتاريخ الإيداع .
٣ – ويسري مفعول الانضمام من اليوم التسعين التالي لإيداع وثيقة محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة (٢٢)

١ – لكل دولة متعاقدة ان تنقض هذه الاتفاقية وذلك باخطار تقدمه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني التي تحيط كل دولة موقعة أو منضمة علما بتاريخ تلقى هذا الاخطار .
٢ – ويسري مفعول هذا النقض بعد تاريخ تلقى المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار بستة شهور .

المادة (٢٣)

١ – لكل دولة ان تصرح عند ايداع وثيقة تصديقها أو انضمامها بأن قبولها هذه الاتفاقية ينصرف إلى واحد أو أكثر من الأقاليم التي تمثلها في علاقاتها الخارجية .
٢ – وتخطر المنظمة الدولية للطيران المدني بمثل هذا التصريح كل من الدول الموقعة أو المنضمة .
٣ – فيما عدا الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة فإن احكام هذه الاتفاقية تسري على كافة الأقاليم التي تمثلها الدولة المتعاقدة في علاقاتها الخارجية .
٤ – ولكل دولة ان تنضم على استقلال باسم كل أو أي من الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح وفقا للفقرة (١) من هذه المادة، إلى هذه الاتفاقية وعندئذ تسري على هذا الانضمام احكام الفقرتين ٢ و٣ من المادة (٢١) .
٥ – ولكل دولة متعاقدة ان تنقض على استقلال عن كل أو أي من الأقاليم التي تمثلها هذه الدولة في علاقاتها الخارجية، هذه الاتفاقية بالتطبيق لاحكام المادة (٢٢) وايمانا منهم بما ذكر وقع المفوضون بما لهم من سلطة هذه الاتفاقية .

أعدت في جنيف في اليوم التاسع عشر من شهر يونيو من عام ١٩٤٨ باللغة الفرنسية والانجليزية والاسبانية ولكل منها حجية متساوية .

وتودع هذه الاتفاقية محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وفقا للمادة (١٨) وتظل مرحبة بكل توقيع يلحقها .

قانون رقم (٢٩) لسنة ٢٠١٣
بالموافقة على الانضمام لاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة للطائرات والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات

قانون رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٣
بالموافقة على الانضمام لاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدلات الطائرات

- بعد الطلاع على الدستور،
وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

(مادة أولى)
وفق على الانضمام للاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات والموقع عليها في كيب تاون بتاريخ ١٦ من نوفمبر سنة ٢٠٠١ والمرافقة نصوصهما لهذا القانون.

(مادة ثانية)
على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون وينشر في الجريدة الرسمية .

نائب أمير الكويت
نواف الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٤ ربيع الآخر ١٤٣٤هـ
الموافق: ١٤ فبراير ٢٠١٣م

المذكرة الإيضاحية
للقانون رقم (٢٩) لسنة ٢٠١٣
بالموافقة على الانضمام لاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية إدراكاً منها للحاجة إلى اقتناء واستخدام معدلات منقولة عالية القيمة أو ذات أهمية اقتصادية خاصة وإلى تسهيل تمويل اقتناء هذه المعدات واستخدامها بشكل فعال.

فقد تم التوقيع في مدينة كيب تاون بتاريخ ١٦/١١/٢٠٠١ على اتفاقية الضمانات الدولية للمعدات المنقولة وكذلك البروتوكول الملحق لها.

وتضم الاتفاقية (٦٢) مادة نصت المادة رقم (١) منها على بعض التعاريف للمصطلحات الواردة فيها.

وحددت المادة (٢) من الاتفاقية الضمانة الدولية على بعض فئات المعدات المنقولة والحقوق التبعية الخاصة بها والآثار المترتبة على تلك الضمانة.

تضمنت المادة (٣) في الاتفاقية نطاق التطبيق.

كما عالجت المادة (٤) في الاتفاقية موقع المدين.

وتضمنت المادة (٥) في الاتفاقية التنفيذ والقانون الواجب التطبيق.

كما حددت المادة (٦) في الاتفاقية العلاقة بين الاتفاقية والبروتوكول.

الفصل الثاني: إنشاء المتطلبات الدولية

نظمت المادة (٧) إنشاء المتطلبات الدولية.

الفصل الثالث: التدابير المتاحة للدائن المضمون:

وتضمنت المادة (٨) من الاتفاقية، وعالجت المادة (٩) من الاتفاقية نقل الملكية وفاء بالالتزامات والإبراء، كما حددت المادة (١٠) من الاتفاقية التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر، والمادة (١١) معنى الإخلال بالالتزامات، كما نصت المادة (١٢، ١٣) التدابير الإضافية والتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي، وعالجت المادة (١٤) المتطلبات الإجرائية، ونصت المادة (١٥) الاستثناءات بين الأطراف المذكورة في الاتفاقية.

الفصل الرابع والخامس: نظام التسجيل الدولي والمسائل الأخرى والمتعلقة بالتسجيل:

ونصت المواد (١٦، ١٧، ١٨، ١٩، ٢٠، ٢١، ٢٢) في الاتفاقية المسائل المتعلقة بالسجل الدولي والسلطة الإشرافية والمسجل والمسائل الأخرى المتعلقة بالتسجيل كشروط التسجيل وصحة ووقت سريان التسجيل والموافقة على التسجيل ومدة التسجيل والبحث في السجل الدولي بالوسائل الإلكترونية عن الضمانات الدولية المرتبطة المسجلة فيها.

الفصل السادس: امتيازات وحصانات السلطة الإشرافية والمسجل:

وتضمنت المادة (٢٣) من الاتفاقية قائمة الإعلانات والحقوق أو الضمانات غير الرضائية، كما تضمنت المادة (٢٤) قيمة الشهادات في الإثبات، وعالجت المادة (٢٥) في الاتفاقية مسألة شطب التسجيل، ونصت المادة (٢٦) في الاتفاقية على استخدام مرافقة التسجيل والبحث في السجل الدولي.

الفصل السابع: مسؤولية المسجل:

ونصت المادة (٢٧) في الاتفاقية على الشخصية القانونية للسلطة وهي للسلطة الإشرافية وكذلك موضوع الحصانة لها، كما عالجت المادة (٢٨) في الاتفاقية أحكام المسؤولية والتأمين المالي.

الفصل الثامن: آثار الضمانة الدولية إزاء الغير:

وأكدت المادة (٢٩) في الاتفاقية على أولوية الضمانات المتنافية.

الفصل التاسع: إحالة الحقوق التبعية والضمانات الدولية - حقوق الحلول:

ونصت المادة (٣٠) في الاتفاقية على آثار الإيجار، وعالجت المواد (٣١، ٣٢، ٣٣، ٣٤، ٣٥، ٣٦، ٣٧، ٣٨) المسائل المتعلقة بآثار الإحالة والمتطلبات الشكلية للإحالة والتزامات المدين إزاء المحال إليه والتدابير المتاحة في حالة عدم تنفيذ إحالة شكل الضمان وأولوية الإحالات المتنافية وأولوية المحال إليه بالنسبة إلى الحقوق التبعية وآثار إعسار المحيل وكذلك الحلول القانوني أو التعاقدي.

الفصل العاشر: الحقوق أو الضمانات الخاصة إعلانات من الدول المتعاقدة:

ونصت المادة (٣٩) في الاتفاقية على الحقوق ذات الأولوية بدون تسجيل.

الفصل الحادي عشر: تطبيق الاتفاقية على المبيعات:

وتضمنت المادة (٤٠) في الاتفاقية الحقوق أو الضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل، ونصت المادة (٤١) على البيع والبيع المترقب.

الفصل الثاني عشر: الاختصاص:

وعالجت المواد (٤٢، ٤٣، ٤٤، ٤٥) وذلك باختيار المحكمة المختصة بموجب المادة (١٣) والاختصاص باتخاذ الإجراءات ضد المسجل والاختصاص بالنسبة لإجراءات الإعسار.

الفصل الثالث عشر: باتفاقيات أخرى:

وعالجت المادة (٤٥) مكرر في الاتفاقية العلاقة باتفاقية الأمم المتحدة بشأن إحالة المستحقات في التجارة الدولية، ونظمت المادة (٤٦) في الاتفاقية العلاقة باتفاقية المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص بشأن التأجير التمويلي الدولي.

الفصل الرابع عشر: الأحكام الختامية:

نصت المادة (٤٧) في الاتفاقية أحكام التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام. كما تناولت المادة (٤٨) منظمات التكلفة الاقتصادي الإقليمي، ونصت المادة (٤٩) نطاق سريان فعل الاتفاقية، وعالجت المادة (٥٠، ٥١) موضوع العمليات الداخلية والبروتوكولات التابعة، ونصت المادة (٥٢) على الوحدات الإقليمية، كما نصت المادة (٥٣) على تجديد المحاكم، وتناولت المواد ٥٤، ٥٥، ٥٦، ٥٧، ٥٨، ٥٩) من الاتفاقية موضوعات الإعلانات بخصوص التدابير والإعلانات والتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي والتحفظات والإعلانات اللاحقة وسحب الإعلانات ونقض الاتفاقية وطريقة سريانه ومدته، وبينت المادة (٦٠) في الاتفاقية الأحكام الانتقالية، وأشارت المادة (٦١) في الاتفاقية إلى مؤتمرات المراجعة والتعديلات والمسائل ذات الصلة، وأشارت المادة (٦٢) إلى جهة الإيداع ومهامها.

كما وقعت الدول الأطراف بذات التاريخ البروتوكول الملحق بالاتفاقية بشأن المسائل التي تخص معدات الطيران وذلك إدراكاً منها للحاجة إلى تكييف الاتفاقية لكي تلبي المتطلبات الخاصة لتمويل الطائرات وتوسيع نطاق تطبيقها ليشمل عقود بيع معدات الطائرات.

حيث نصت المادة (الأولى) من البروتوكول على التعاريف المستخدمة فيه، وعالجت المادة (الثانية) من البروتوكول تطبيق الاتفاقية فيما يتعلق بمعدات الطائرات، وأكدت المادة (الثالثة) من البروتوكول على تطبيق الاتفاقية على المبيعايت وتناولت المادة (الرابعة) من البروتوكول نظام التطبيق، وأشارت المادة (الخامسة) من البروتوكول الإجراءات الشكلية لعقود البيع وآثارها وتسجيلها، كما نصت المادة (السادسة) من البروتوكول الصفات التمثيلية، ونظمت المادة (السابعة) من البروتوكول وصف معدات الطائرات، وتناولت المادة (الثامنة) من البروتوكول اختيار القانون، ونصمت المواد (التاسعة والعاشرة والحادية عشر) من البروتوكول إلى تعديل أحكام التدابير في حالة الإخلال بالالتزامات وكذلك تعديل الأحكام الخاصة بالتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي وتدابير رد الحقوق في حالة الإعسار، وعالجت المادة (الثانية عشر) من البروتوكول التعاون في حالة الاعسار، وأكدت المادة (الثالثة عشر) من البروتوكول الترخيص بشطب التسجيل مطلب التقدير، كما نصت المادة (الرابعة عشر) على تعديل الأحكام الخاصة بالإحالة، وعالجة المادة (الخامسة عشر) من البروتوكول تعديل الأحكام الخاصة بالإحالة، وعالجت المادة (السادسة عشر) من البروتوكول الأحكام الخاصة بالمدين، ونصت المادة (السابعة عشر) السلطة الإشرافية والمسجل ونصت المادة (الثامنة عشر) على اللائحة التنظيمية الأولى، كما حددت المادة (التاسعة عشر) نقاط الدخول المحددة، وتناولت المادة (عشرون) التعديلات الإضافية على أحكام السجل، ونصت المادتين (الحادية والعشرون والثانية والعشرون) على تعديل أحكام الاختصاص والتنازل عن حصانة الاختصاص، ونظمت المواد (الثالثة والعشرون والرابعة والعشرون والخامسة والعشرون) العلاقة بالاتفاقيات الأخرى، وعالجت المادة (السادسة والعشرون) أحكام التوقيع على البروتوكول أو التصديق عليه أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، كما أشارت المادة (السابعة والعشرون) إلى منظمات التكامل الاقتصادي والإقليمي، وتناولت المادة (الثامنة والعشرون) من البروتوكول تاريخ سريان مفعول البروتوكول، وتناولت المادة (التاسعة والعشرون) على الوحدات الإقليمية، وعالجت المواد (الثلاثون والحادية والثلاثون والثانية والثلاثون والرابعة والثلاثون) موضوعات الإعلانات

المتعلقة بأحكام معينة والتحفظات الصادرة بموجب الاتفاقية والإعلانات اللاحقة وسحب الإعلانات، كما تناولت المادة (الخامسة والثلاثون) أحكام النقض على البروتوكول، كما عالجت المادة (السادسة والثلاثون) مؤتمرات المراجعة والتعديلات والمسائل ذات الصلة، كما بينت المادة (السابعة والثلاثون) جهة الإيداع ومهامها.

ولما كانت هذه الاتفاقية والبروتوكول الملحق بها يحققان مصلحة دولة الكويت ولا تتعارض مع التزاماتها في المجالين العربي والدولي وقد طلبت الإدارة العامة للطيران المدني باعتبارها الجهة المعنية اتخاذ الإجراءات اللازمة للانضمام إلى الاتفاقية والبروتوكول الملحق بها، ومن ثم فقد طلبت وزارة الخارجية دراستها وإعداد الأداة القانونية اللازمة للانضمام إليها.

اتفاقية
بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية :

إدراكاً منها للحاجة إلى اقتناء واستخدام معدات منقولة عالية القيمة أو ذات أهمية اقتصادية خاصة وإلى تسهيل تمويل اقتناء هذه المعدات واستخدامها بشكل فعال، واعترافاً منها بمزايا التأجير والتمويل المضمون بالأصول لهذا الغرض، ورغبة منها في تسهيل هذه الأنواع من العمليات بوضع قواعد واضحة تطبق عليها، وإدراكاً منها للحاجة إلى تأمين الاعتراف بالضمانات على هذه المعدات وحمايتها على الصعيد العالمي، ورغبة منها في توفير منافع اقتصادية كبيرة ومتبادلة لجميع الأطراف واعتقاداً منها بأن هذه القواعد يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار المبادئ التي يرتكز عليها التأجير والتمويل المضمون بالأصول، وأن تعزز الاستقلالية الضرورية للأطراف في هذه العمليات، وإدراكاً منهاه للحاجة إلى إنشاء إطار قانوني للضمانات الدولية على هذه المعدات وبالتالي إنشاء نظام تسجيل دولي لحماية هذه الضمانات، وأن تضع في اعتبارها الأهداف والمبادئ المنصوص عليها في الاتفاقيات الحالية بشأن هذه المعدات،

قد اتفقت على الأحكام التالية:

الفصل الأول
نطاق التطبيق وأحكام عامة
المادة ١ - التعاريف

في هذه الاتفلاقية تكون للمصطلحات المستعملة فيها المعاني المذكورة أدناه، ما لم يقتض السياق خلاف ذلك :

أ - «العقد» يعني عقداً لإنشاء ضمان أو عقداً يشترط الاحتفاظ بالملكية أو عقد تأجير.

ب - «الإحالة» تعني الاتفاق الذي ينقل إلى الطرف المحال إليه حقوقاً تبعية، سواء نفذ ذلك في شكل ضمانة أو أي شكل آخر، مع نقل الضمانة الدولية ذات الصلة أو بدون نقلها.

ج - «الحقوق التبعية» تعني جميع الحقوق في السداد أو أي شكل آخر من أشكال الأداء من جانب المدين بموجب عقد، وهي الحقوق المضمونة بالمعدات المنقولة أو المرتبطة بها.

د - «بدء إجراءات» الإعسار «يعني الوقت الذي تعتبر فيه إجراءات الإعسار قد بدأت وفقاً لقانون الإعسار المطبق.

هـ - «المشترى بشرط» يعني المشتري بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية.

و - «البائع بشرط» يعني البائع بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية.

ز - «عقد البيع» يعني عقداً لبيع معدات من البائع إلى المشترى وهو ليس عقداً بالمعنى الوارد في الفقرة (أ) أعلاه.

ح - «محكمة» تعنى محكمة عادية أو إدارية أو هيئة تحكيم أنشأتها دولة متعاقدة.

ط - «الدائن» يعني الدائن المضمون بموجب عقد ضمان أو البائع بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية أو المؤجر بموجب عقد تأجير.

ي - «المدين» يعني المدين الضامن بموجب عقد ضمان، أو المشتري بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية، أو المستأجر بموجب عقد تأجير، أو الشخص المحمل في المعدات بحق أو ضمان غير رضائي قابل للتسجيل.

ك - «مدير إجراءات الإعسار» يعني شخصاً مخولاً بإدارة إعادة التنظيم أو التصفية، ويشمل الشخص المخول على أساس مؤقت، كما يشمل المدين صاحب الحيازة على المعدات إذا كان قانون الإعسار المطبق يسمح بذلك.

ل - «إجراءات الإعسار» تعني الإفلاس أو التصفية أو غيرهما من الإجراءات الجماعية القضائية أو الإدارية، بما في تلك الإجراءات المؤقتة، التي تخضع فيها أصول المدين وشؤونه لسيطرة أو إشراف المحكمة لأغراض إعادة التنظيم أو التصفية.

م - «أشخاص معنيون» تعني:

١ – المدين.

٢ – أي شخص يعطي أو يصدر كفالة أو ضماناً واجب الدفع عند الطلب أو خطاب ضمان أو أي شكل آخر من أشكال الضمان، وذلك لغرض تأمين الوفاء بأي من الالتزامات لصالح الدائن.

٣ – أي شخص آخر له حقوق في أو على المعدات.

ن - «عملية داخلية» تعني عملية من النوع المذكور في الفقرات الفرعية من (أ إلى ج) في الفقرة (٢) من المادة (٢) حيث يقع مركز المصالح الرئيسية لجميع الأطراف في هذه العملية وكذلك المعدات وكذلك المعدات ذات الصلة (كما هو محدد في البروتوكول) في نفس الدولة المتعاقدة وقت اتمام العقد، وإذا كانت الضمانة الناشئة عن العملية قد قيدت في سجل وطني في تلك الدولة المتعاقدة التي أصدرت إعلاناً بموجب الفقرة (١) من المادة (٥٠).

س - «الضمانة الدولية» تعني ضمانة في حوزة الدائن تطبيق عليها المادة (٢).

ع - «السجل الدولي» يعني مرافق التسجيل الدولي المنشأة لأغراض هذه الاتفاقية أو البروتوكول.

ف - «عقد التأجير» يعني عقداً يقوم بموجبه شخص واحد (المؤجر) يمنح شخص آخر (المستأجر) حق حيازة المعدات أو السيطرة عليها (مع خيار الشراء أو بدونه) مقابل دفع أجرة أو مدفوعات أخرى.

ص - «الضمانة الوطنية» تعني ضمانة في حوزة الدائن على المعدات أنشئت بموجب عملية داخلية مشمولة بإعلان صادر بموجب الفقرة (١) من المادة (٥٠).

ق - «حق أو ضمان غير رضائي» يعني حقاً أو ضماناً ممنوحاً بموجب قانون دولة متعاقدة أصدرت إعلاناً بموجب المادة (٣٩) لضمان أداء أي التزام، بما في ذلك التزام إزاء الدولة أو كيان تابع للدولة، أو منظمة حكومية دولية أو خاصة.

ر - «إشعار الضمانة الوطنية» يعني إشعاراً قيد أو سيقيد في السجل الدولي يفيد بإنشاء ضمانة وطنية.

ش - «معدات» تعني المال المنقول المندرج ضمن إحدى الفئات التي تنطبق عليها المادة (٢).

ت – حق أو ضمان سابق» يعني حقاً أو ضمانا من أي نوع في إحدى المعدات أو عليها يكون قد نشأ أو استحدث قبل تاريخ

سريان مفعول هذه الاتفاقية على النحو المعرف في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (٢) من المادة (٦٠).

ث - «المتحصلات» تعني المتحصلات النقدية أو غير النقدية من معدات، ترتبت على الفقد الكلي أو الجزئي أو التلف المادي لهذه المعدات أو مصادرتها أو الاستيلاء عليها أو نزع ملكيتها، كلياً أو جزئياً.

خ - «إحالة مرتقبة» تعني إحالة يزمع القيام بها مستقبلاً عند وقوع حدث معين، سواء كان هذه الحدث محقق الوقوع أو غير محقق الوقوع.

ذ - «ضمانة دولية مرتقبة» تعني ضمانة على المعدات تتجه النية إلى إنشائها مستقبلاً أو توقعها كضمانة دولية عند وقوع حدث معين (قد يشمل حصول المدين على حق في المعدات)، سواء كان هذا الحدث محقق الوقوع أو غير محقق الوقوع.

ض - «بيع مرتقب» يعني بيعاً يرفع القيام به مستقبلاً عن وقوع حدث معين، سواء كان هذا الحدث محقق الوقوع أو غير محقق الوقوع.

أأ - «البروتوكول» يعني، فيما يتعلق بأي فئة من المعدات والحقوق التبعية التي تطبق عليها هذه الاتفاقية، البروتوكول الذي يحكم تلك الفئة من المعدات والحقوق التبعية.

ب ب - «مسجلة» تعني معدات مقيدة في السجل الدولي وفقاً للفصل الخامس.

ج ج - «ضمانة مسجلة» تعني ضمانة دولية، أو حقاً أو ضماناً غير رضائي قابلاً للتسجيل أو ضمانة وطنية محددة في إشعار بضمانة وطنية مسجلة وفقاً للفصل الخامس.

دد - «حق أو ضمان غير رضائي قابل للتسجيل» يعني حقاً أو ضماناً غير رضائي قابلاً للتسجيل وفقاً لإعلان مودع بموجب المادة (٤٠).

هـ هـ - «التسجيل» يعني، فيما يتعلق بالبروتوكول، الشخص المعين أو الهيئة المعينة بواسطة ذلك البروتوكول أو بموجب الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (٢) من المادة (١٧).

وو - «اللوائح» تعني الأنظمة التي تضعها أو تقرها السلطة الإشرافية وفقاً للبروتوكول.

زز - «بيع» يعني نقل ملكية معدات بموجب عقد بيع.

ح ح - «التزام مضمون» يعني التزاماً مضموناً بموجب ضمان.

ط ط - «عقد ضمان» يعني عقداً يمنح بموجبه المدين الضامن أو يوافق على منح الدائن المضمون حقاً على المعدات (بما في ذلك حق الملكية) ليضمن أداء أي التزام في الحاضر أو المستقبل من جانب المدين الضامن أو أي شخص آخر.

ي ي - «ضمان» يعني ضمانة يتم إنشاؤها بموجب عقد ضمان.

ك ك - «السلطة الإشرافية» تعني، فيما يتعلق بالبروتوكول، السلطة الإشرافية المشار إليها في الفقرة (١) من المادة (١٧).

ل ل - «عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية» يعني عقداً لبيع معدات بشرط عدم انتقال الملكية إلى حين الوفاء بالشرط أو الشروط المبينة في العقد.

م م - «ضمانة غير مسجلة» تعني حقاً أو ضماناً رضائياً أو غير رضائي غير مسجل (بخلاف الضمانة التي تنطبق عليها المادة (٣٩)، سواء كان قابلاً للتسجيل أو غير قابل للتسجيل بموجب هذه الاتفاقية.

ن ن - «كتابة» تعني تسجيلاً للمعلومات (بما في ذلك المعلومات المبلغة بوسائل الإرسال عن بعد) في شكل ملموس أو في

غير ذلك من الأشكال، بحيث يمكن استنساخه في مناسبة لاحقة في شكل ملموس يبين بوسيلة معقولة موافقة الشخص على التسجيل.

المادة ٢ - الضمانة الدولية

١ – تنص هذه الاتفاقية على إنشاء ضمانة دولية على بعض فئات المعدات المنقولة والحقوق التبعية الخاصة بها والآثار المترتبة على تلك الضمانة.

٢ – لأغراض هذه الاتفاقية، تعني الضمانة الدولية على المعدات المنقولة ضمانة منشأة طبقاً للمادة (٧) على معدات من إحدى فئات المعدات المذكورة في الفقرة (١) أدناه والمعنية في البروتوكول، والتي يمكن تحديد كل منها بصورة منفردة وهذه الضمانة:

أ – منحها الضامن بموجب عقد ضمان.

ب – أو آلت إلى شخص هو البائع بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية.

ج – أو آلت إلى شخص هو المؤجر بموجب عقد تأجير.

إن الضمانة التي تندرج في إطار الفقرة الفرعية (أ) لا يمكن أن تندرج أيضاً في إطار الفقرة الفرعية (ب أو ج).

٣ – إن الفئات المشار إليها في الفقرتين السابقتين هي:

أ – هياكل الطائرات ومحركات الطائرات وطائرات الهليكوبتر.

ب – قاطرات وعربات السكك الحديدية.

ج – أصول الفضاء.

٤ – يحدد القانون الواجب التطبيق ما إذا كانت الضمانة التي تنطبق عليها الفقرة (٢) تندرج في إطار الفقرة الفرعية (أ) أو (ب) أو (ج) من تلك الفقرة.

٥ – تشمل الضمانة الدولية على المعدات المتحصلات المتعلقة بهذه المعدات.

المادة ٣ - نطاق التطبيق

١ – تنطبق هذه الاتفاقية عندما يكون موقع المدين، وقت إبرام العقد الذي ينشئ الضمانة الدولية أو ينص عليها، في دولة متعاقدة.

٢ – لا يؤثر وجود الدائن في دولة غير متعاقدة على تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة ٤ - موقع المدين

١ – لأغراض الفقرة (١) من المادة (٣)، يكون موقع المدين في أي دولة متعاقدة.

أ – وفقاً للقانون الذي تم تأسيسه أو تكوينه بموجبه.

ب – حيث يوجد مكتبة المسجلة أو مقره القانوني.

ج – حيث يوجد مركزه الإداري.

د – حيث يوجد مقر أعماله.

٢ – تعني الإشارة إلى مقر أعمال المدين في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة السابقة مقر أعماله الرئيسي إذا كان لديه أكثر من مقر واحد لأعماله، أو تعني محل إقامته المعتاد إذا لم يكن لديه مقر لأعماله.

المادة ٥ - التفسير والقانون الواجب التطبيق

١ – تراعى في تفسير هذه الاتفاقية أغراضها المنصوص عليها في ديباجتها الدولي وطابعها الدولي، والحاجة إلى الاتساق والوضوح في تطبيقها.

٢ – يجب معالجة المسائل المتعلقة بالموضوعات التي تنظمها هذه الاتفاقية والتي لم تبت فيها صراحة وفقاً للمبادئ العامة التي تستند إليها الاتفاقية أو وفقاً للقانون الواجب التطبيق في حالة عدم وجود مثل هذه المبادئ.

٣ – إن كل إشارة إلى القانون الواجب التطبيق هي إشارة إلى القانون الداخلي الساري وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة المحكمة.

٤ – إذا اشتملت الدولة على عدة وحدات إقليمية لكل منها قواعدها القانونية الخاصة فيما يتعلق بالمسألة القانونية التي يتعين الفصل فيها؛ وعندما لا توجد إشارة للوحدة الإقليمية المختصة بالفصل في المسألة، فإن قانون تلك الدولة يحدد الوحدة الإقليمية التي يجب أن تحكم قواعدها المسألة المعنية، وفي حالة عدم وجود أي قاعدة كهذه يطبق قانون الوحدة الإقليمية التي تكون أكثر ارتباطاً بالمسألة.

المادة ٦ - العلاقة بين الاتفاقية والبروتوكول

١ – تقرأ وتفسر هذه الاتفاقية والبروتوكول كوثيقة واحدة.

٢ – في حالة وجود اختلاف بين هذه الاتفاقية والبروتوكول، يسود ما ينص عليه البروتوكول.

الفصل الثاني
إنشاء الضمانة الدولية
المادة ٧ - المتطلبات الشكلية

تنشأ ضمانة كضمانة دولية بموجب هذه الاتفاقية عندما يكون العقد المنشئ للضمانة أو الذي ينص عليها:

أ – مكتوباً،

ب – متصلاً بمعدات يملك سلطة التصرف فيها الضامن أو البائع بشرط أو المؤجر،

ج – يجعل من الممكن تحديد المعدات وفقاً للبروتوكول.

د – يسمح، في حالة عقد الضمان، بتحديد الالتزامات المضمونة، ولكن بدون الحاجة إلى بيان مبلغ أو مبلغ أقصى مضمون.

الفصل الثالث
التدابير في حالة الإخلال بالالتزامات
المادة ٨ - التدابير المتاحة للدائن المضمون

١ – في حالة الإخلال بالالتزامات على النحو المنصوص عليه في المادة (١١)، يجوز للدائن المضمون، بقدر ما يكون الضامن قد وافق على ذلك في أي وقت، ومع مراعاة أي إعلان من الدولة المتعاقدة بموجب المادة ٥٤، أن يمارس واحداً أو أكثر من التدابير التالية:

أ – أن يقوم بحيازة المعدات المضمونة لصالحه أو أن يمارس سيطرته عليها،

ب – ان يبيع أو يؤجر تلك المعدات.

ج – أن يحصل أو يستلم أي دخل أو أرباح ناجمة عن إدارة أو استخدام تلك المعدات.

٢ – للدائن المضمون بدلاً من ذلك، أن يطلب إصدار أمر قضائى يرخص أو يأمر بالقيام بأي من التدابير المشار إليها في الفقرة السابقة.

٣ – يجب تنفيذ أي من التدابير المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أو (ب) أو (ج) من الفقرة (١) أو في المادة (١٣) بطريقة معقولة تجارياً.

ويعتبر التدبير منفذاً بطريقة معقولة تجارياً إذا نفذ وفقاً لأحد أحكام عقد الضمان، ما لم يكن هذا الحكم غير معقول بشكل واضح.

٤ – على أي دائن مضمون يعتزم بيع أو تأجير معدات بموجب الفقرة (١) أن يعطي كتابة إشعاراً مسبقاً على وجه معقول بالبيع أو التأجير المرتقب إلى:

أ – الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرتين (١) و(٢) من المادة (١).

ب – الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرة (٣) من المادة (١) والذين أعطوا الدائن المضمون إشعاراً بحقوقهم خلال مهلة معقولة قبل البيع أو التأجير.

٥ – يجب تخصيص أي مبلغ يحصله أو يستلمه الدائن المضمون نتيجة لتنفيذ أي من التدابير المذكورة في الفقرة (١) أو الفقرة (٢) لسداد قيمة الإلتزامات المضمونة.

٦ – عندما تتجاوز المبالغ التي يحصلها أو يستلمها الدائن المضمون نتيجة لاستخدام أي التدابير المذكورة في الفقرة (١ أو الفقرة ٢) المبلغ المضمون بواسطة ضمان وأي تكاليف معقولة تحملها نتيجة استخدام أي من تلك التدابير، فعلى الدائن المضمون أن يوزع المبلغ الفائض على حائزي الضمانات التي تلي في الترتيب ضماناته مباشرة والتي سبق تسجيلها، أو الضمانات التي تسلم الدائن المضمون إشعاراً بها، وحسب ترتيبها، وأن يدفع أي رصيد متبق إلى الضامن.

المادة ٩ - نقل الملكية وفاء بالالتزامات - الإبراء

١ – في أي وقت بعد الاخلال بالالتزامات على النحو المنصوص عليه في المادة (١١)، يجوز للدائن المضمون ولجميع الأشخاص المعنيين الاتفاق على أن تؤول ملكية أي معدات يشملها ضمان (أو أي حق آخر لدى الضامن في هذه المعدات) إلى الدائن المضمون وفاء بالالتزامات المضمونة أو بجزء منها.

٢ – للمحكمة، بناء على طلب من الدائن المضمون، أن تأمر بأن تؤول ملكية أي معدات يشملها الضمان (أو أي حق آخر لدى الضامن في هذه المعدات) إلى الدائن المضمون وفاء بالالتزامات المضمونة أو بجزء منها.

٣ – لا تقبل المحكمة طلباً بموجب الفقرة السابقة إلا إذا كانت قيمة الالتزامات المضمونة التي يجب الوفاء بها بواسطة هذه الأيلولة متناسباً مع قيمة المعدات، وذلك بعد أن يؤخذ في الحسبان أي مبلغ يدفعه الدائن المضمون لأي طرف معني.

٤ – للضامن أو أي شخص معني في أي وقت بعد الإخلال بالالتزامات على النحو المنصوص عليه في المادة ١١، وقبل بيع المعدات المضمونة أو قبل إصدار أمر بموجب الفقرة (٢) من المادة (٨)، أن يحصل على تحرير المعدات المحملة بالضمان عن طريق سداد المبلغ المضمون بأكمله، وذلك مع مراعاة أى تأجير قبله الدائن المضمون بموجب الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (١) من المادة (٨)، وعندما يتم بعد ذلك الإخلال دفع المبلغ المضمون بالكامل بواسطة شخص معني غير المدين، يحل ذلك الشخص محل الدائن المضمون في حقوقه.

٥ – تكون الملكية أو أي حق آخر للضامن انتقلت أو انتقل بالبيع بموجب الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (١) من المادة (٨)، أو بموجب الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، محررة أو محرراً من أي ضمانة اخرى يكون للضمان الذي يملكه الدائن المضمون أولوية عليها بموجب أحكام المادة (٢٩).

المادة ١٠ - التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر

في حالة الإخلال بالالتزامات بموجب عقد يتضمن الاحتفاظ بالملكية أو بموجب عقد تأجير على النحو المنصوص عليه في المادة (١١)، يجوز للبائع بشرط أو للمؤجر حسب الحالة:

أ – إنهاء العقد وحيازة أي معدات يتعلق بها العقد أو السيطرة على تلك المعدات، مع مراعاة أي إعلان من الدولة المتعاقدة بموجب المادة (٥٤).

ب – طلب أمر من المحكمة يرخص أو يأمر بالقيام بأي من هذه التدابير.

المادة ١١ - معنى الإخلال بالالتزامات

١ – للمدين والدائن أن يتفقاً كتابة في أي وقت، على الظروف التي تشكل إخلالاً بالالتزامات أو أي ظرف آخر يسمح بممارسة الحقوق والتدابير المذكورة في المواد من (٨) إلى (١٠) وفي المادة (١٣).

٢ – في حالة عدم اتفاق المدين والدائن، فإن عبارة «الإخلال بالالتزامات» لأغراض المواد من (٨) إلى (١٠) والمادة (١٣) تعني إخلالاً يحرم الدائن بصورة جوهرية مما يحق له توقع الحصول عليه بموجب العقد.

المادة ١٢ - التدابير الإضافية

يجوز ممارسة أي تدابير إضافية يسمح بها القانون الواجب التطبيق، بما في ذلك أي تدابير اتفق عليها الأطراف، بقدر ما لم تتعارض مع الأحكام الآمرة في هذا الفصل على النحو الوارد في المادة ١٥.

المادة ١٣ - التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي

١ – مع مراعاة أي إعلان تصدره دولة متعاقدة بموجب المادة ٥٥، يجب أن تضمن الدولة المتعاقدة أن الدائن الذي يقدم دليلاً على إخلال المدين بالتزامه، أن يحصل من المحكمة، إلى حين الفصل النهائي في مطالبته، وبقدر ما يكون المدين قد وافق في أي وقت على ذلك، على تدبير عاجل واحد أو أكثر من الأوامر التالية حسبما يطلب الدائن:

أ – المحافظة على المعدات وقيمتها.

ب – حيازة المعدات أو السيطرة عليها أو حراستها.

ج – منع المعدات من الحركة.

د – تأجير المعدات، أو إدارتها والدخل الناشئ عنها، باستثناء ما هو مشمول في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (ج).

٢ – عند إصدار أي أمر بموجب الفقرة السابقة، يجوز للمحكمة أن تفرض الشروط التي تراها ضرورية لحماية الأشخاص المعنيين في أي من الحالتين التاليتين:

أ – في حالة إخلال الدائن، بأي من التزاماته تجاه المدين بموجب هذه الاتفاقية أو بموجب البروتوكول، عند تنفيذ أي أمر يسمح بمثل هذه التدابير.

ب – إذا عجز الدائن عن إثبات مطالبته كليا أو جزئياً عند الفصل النهائي في تلك المطالبة.

٣ – قبل إصدار أي أمر بموجب الفقرة (١)، يجوز للمحكمة أن تفرض إعطاء إشعار بالطلب لأي من الأشخاص المعنيين.

٤ – ليس في هذه المادة ما يؤثر على تطبيق الفقرة (٣) من المادة ٨ أو يقيد من إمكانية اتخاذ تدابير مؤقتة أخرى غير تلك الواردة في الفقرة (١).

المادة ١٤ - المتطلبات الإجرائية

مع مراعاة الفقرة (٢) من المادة ٥٤، يجب أن تكون ممارسة أي من التدابير المنصوص عليها في هذا الفصل وفقاً للإجراءات المقررة في القانون الواجب التطبيق في مكان ممارستها.

المادة ١٥ - الاستثناءات

يجوز في أي وقت لأي طرفين أو أكثر من الأطراف المذكورة في هذا الفصل في علاقاتهم المتبادلة، وبموجب اتفاق مكتوب، أن يخالفوا أي من الأحكام السابقة في هذا الفصل أو يغيروا أثرها باستثناء الفقرات من (٣) إلى (٦) من المادة ٨، والفقرتين (٣) و(٤) من المادة ٩ والفقرة (٢) من المادة ١٣، والمادة ١٤.

الفصل الرابع
نظام التسجيل الدولي

المادة ١٦ - السجل الدولي

١ – ينشأ سجل دولي لتسجيل ما يلي:

أ – الضمانات الدولية والضمانات الدولية المرتقبة والحقوق والضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل.

ب – الإحالات والإحالات المرتقبة للضمانات الدولية.

ج – حيازات الضمانات الدولية عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق.

د – اشعارات الضمانات الوطنية.

هـ - تنزيل مرتبة الضمانات المشار إليها في أي من الفقرات الفرعية السابقة.

٢ – يجوز إنشاء سجلات دولية مختلفة لفئات مختلفة من المعدات والحقوق التبعية.

٣ – لأغراض هذا الفصل والفصل الخامس يشمل مصطلح «التسجيل»، حسب الحالة، تعديل التسجيل أو توسيع نطاقه أو شطبه.

المادة ١٧ - السلطة الإشرافية والمسجل

١ – تنشأ سلطة إشرافية على النحو الذي ينص عليه البروتوكول.

٢ – تقوم السلطة الإشرافية بما يلي:

أ – إنشاء السجل الدولي أو العمل على إنشائه.

ب – تعيين المسجل أو إعفائه من منصبه، إلا إذا نص البروتوكول على خلاف ذلك.

ج – التأكد من أن أي حقوق لازمة لمواصلة التشغيل الفعال للسجل الدولي في حالة تغيير المسجل، ستؤول إلى المسجل الجديد أو تصبح قابلة للإحالة إليه.

د – القيام بعد التشاور مع الدول المتعاقدة، بوضع أو اعتماد لوائح، وفقاً للبروتوكول، بشأن تشغيل السجل الدولي والعمل على نشر تلك اللوائح.

هـ - وضع الإجراءات الإدارية التي يمكن من خلالها رفع الشكاوى المتعلقة بتشغيل السجل الدولي إلى السلطة الإشرافية.

و – الاشراف على المسجل وعلى تشغيل السجل الدولي.

ز – القيام بناء على طلب المسجل، بتقديم الإرشادات إليه حسبما تراه السلطة الإشرافية ملائماً.

ح – وضع هيكل الرسوم التي تفرض على خدمات ومرافق السجل الدولي واستعراض هذا الهيكل دورياً.
ط – اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لضمان وجود نظام تسجيل إلكتروني فعال قائم على الإشعارات لتحقيق أهداف هذه الاتفاقية والبروتوكول.
ي – تقديم تقارير دورية للدول المتعاقدة بشأن الوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية والبروتوكول.
٣ – للسلطة الاشرافية أن تبرم أي اتفاق لازم لأداء مهامها، بما في ذلك أي اتفاق مشار إليه في الفقرة (٣) من المادة ٢٧.
٤ – تملك السلطة الإشرافية جميع حقوق الملكية في قواعد البيانات والمحفوظات المتعلقة بالسجل الدولي.
٥ – على المسجل أن يضمن التشغيل الفعال للسجل الدولي وأن يؤدي المهام الموكلة إليه بموجب هذه الاتفاقية والبروتوكول واللوائح.

الفصل الخامس
المسائل الأخرى المتعلقة بالتسجيل
المادة ١٨ - شروط التسجيل

١ – يحدد البروتوكول واللوائح التنظيمية الشروط، بما في ذلك معايير تحديد المعدات، من أجل ما يلي:
أ – إجراء التسجيل (على اعتبار أن الموافقة المطلوبة في المادة ٢٠ يمكن إعطاؤها مقدماً بوسيلة الإرسال الإلكتروني)،
ج – ضمان سرية معلومات ووثائق السجل الدولي غير المعلومات والوثائق المتعلقة بالتسجيل.
٢ – لا يكون المسجل ملزماً بالاستعلام عما إذا كانت أي موافقة على التسجيل بموجب المادة ٢٠ قد منحت بالفعل أو أنها صحيحة.
٣ – عندما تسجل ضمانة كضمانة دولية مرتقبة وتصبح ضمانة دولية، لا يلزم إجراء أي تسجيل آخر، بشرط أن تكون المعلومات المتعلقة بالتسجيل كافية لتسجيل ضمانة دولية.
٤ – على المسجل أن يتخذ الترتيبات لقيد التسجيلات في قاعدة بيانات السجل الدولي بحيث يمكن البحث عنها حسب الترتيب الزمني لاستلامها، ويجب أن يسجل في الملف تاريخ ووقت الاستلام.
٥ – يمكن أن ينص البروتوكول على أنه لأي دولة متعاقدة أن تعين هيئة أو هيئات في إقليمها لتكون نقطة دخول أو نقاط دخول يجب أو يمكن أن ترسل عن طريقها إلى السجل الدولي المعلومات اللازمة للتسجيل.. ويجوز للدولة المتعاقدة التي تجري هذا التعيين أن تحدد حسب الحالة الشروط المطلوب استيفاؤها قبل إرسال تلك المعلومات إلى السجل الدولي.

المادة ١٩ - صحة ووقت سريان التسجيل

١ – لا يكون التسجيل صحيحاً إلا إذا أجري وفقاً للمادة ٢٠.
٢ – يكون التسجيل إذا كان صحيحاً تاماً عند إدخال البيانات المطلوبة في قاعدة بيانات السجل الدولي ليكون البحث عنها ميسراً.
٣ – يكون التسجيل قابلاً للبحث عنه لأغراض الفقرة السابقة:
أ – عندما يكون السجل الدولي قد خصص له رقم ملف مسلسل.
ب – عندما تخزن معلومات التسجيل، بما في ذلك رقم الملف بشكل مستديم بحيث يمكن الإطلاع عليها في السجل الدولي.
٤ – إذا سجلت ضمانة أولاً كضمانة دولية مرتقبة ثم أصبحت ضمانة دولية، تعامل هذه الضمانة الدولية كما لو كانت

مسجلة منذ وقت تسجيل الضمانة الدولية المرتقبة، بشرط أن يكون تسجيل هذه الأخيرة قائماً قبل إنشاء الضمانة الدولية حسب المنصوص عليه في المادة ٧.

٥ – تسري الفقرة السابقة مع التعديلات الضرورية على تسجيل أي إحالة مرتقبة لضمانة دولية.

٦ – يكون التسجيل قابلاً للبحث عنه في قاعدة بيانات السجل الدولي وفقاً للمعايير المنصوص عليها في البروتوكول.

المادة ٢٠ - الموافقة على التسجيل

١ – يجوز تسجيل الضمانة الدولية، أو الضمانة الدولية المرتقبة أو الإحالة أو الإحالة المرتقبة لضمانة دولية، ويجوز تعديل أي تسجيل أو تمديده قبل إنتهاء مدته، من جانب أي من الطرفين بموافقة مكتوبة من الطرف الآخر.

٢ – يجوز تسجيل وضع أي ضمانة دولية في مرتبة أدنى من ضمانة دولية أخرى من جانب الشخص الذي تم وضع ضمانته في مرتبة أدنى أو بموافقة مكتوبة منه في أي وقت.

٣ – يجوز شطب أي تسجيل من جانب الطرف الذي تم التسجيل لصالحه أو بموافقة مكتوبة منه.

٤ – يجوز لمن حل محل الغير بمقتضى حلول قانوني أو تعاقدي تسجيل حيازة ضمانة دولية.

٥ – يجوز تسجيل أي حق أو ضمان غير رضائي قابل للتسجيل من جانب حائزه.

٦ – يجوز تسجيل أي إشعار بضمانة وطنية من جانب حائز تلك الضمانة.

المادة ٢١ - مدة التسجيل

يظل تسجيل الضمانة الدولية سارياً حتى شطبه أو حتى انتهاء المدة المحددة في التسجيل.

المادة ٢٢ - البحث

١ – لأي شخص، بالطريقة التي يحددها البروتوكول واللوائح التنظيمية أن يبحث أو يطلب البحث في السجل الدولي بالوسائل الالكترونية عن الضمانات أو الضمانات الدولية المرتقبة المسجلة فيه.

٢ – على المسجل، لدى استلامه طلباً للبحث يتعلق بأي معدات أن يصدر بالوسائل الالكترونية وفقاً للطريقة المحددة في البروتوكول واللوائح التنظيمية شهادة بحث في السجل :

أ – تحتوي على جميع المعلومات المسجلة المتعلقة بتلك المعدات، كذلك بيان يوضح تاريخ ووقت تسجيل هذه المعلومات.

ب – أو تشهد على عدم وجود أي معلومات في السجل الدولي متصلة بتلك المعدات.

٣ – تبين شهادة البحث الصادرة بموجب الفقرة السابقة أن الدائن المذكور اسمه في معلومات التسجيل قد امتلك ضمانة دولية أو ينوي امتلاك ضمانة دولية على المعدات ولكنها لا تبين ما إذا كان التسجيل يتعلق بضمانة دولية أو ضمانة دولية مرتقبة حتى إذا كان إثبات ذلك ممكنا بالاستناد إلى معلومات التسجيل ذات الصلة.

المادة ٢٣ - قائمة الإعلانات والحقوق أو الضمانات غير الرضائية

يحتفظ المسجل بقائمة بالإعلانات وإشعارات سحب الإعلانات، وفئات الحقوق أو الضمانات غير الرضائية التي أبلغته بها جهة الإيداع بوصفها معلنة من جانب الدول المتعاقدة وفقاً للمادتين ٣٩ و٤٠ مع تاريخ كل إعلان أو إشعار بحسب إعلان ويجب تسجيل هذه القائمة وتيسير البحث فيها بسحب اسم الدولة المعلنة وتكون تحت تصرف أي شخص يطلبها على النحو المنصوص عليه في البروتوكول واللوائح التنظيمية.

المادة ٢٤ - قيمة الشهادة في الإثبات

تمثل كل وثيقة تفي بالشروط الشكلية المحددة في اللوائح وتظهر كشهادة صادرة عن السجل الدولي دليلاً أولياً على ما يلي:

أ – أنها صادرة عن السجل الدولي.

ب - صحة الوقائع الواردة فيها بما في تلك تاريخ التسجيل ووقته.

المادة ٢٥ - شطب التسجيل

١ – عند الوفاء بالالتزامات المضمونة بضمان مسجل أو الوفاء بالالتزامات المنشئة لحق أو ضمان غير رضائي مسجل، أو الوفاء بشروط نقل الملكية بموجب عقد مسجل يشترط الاحتفاظ بالملكية، فعلى حائز تلك الضمانة أن يعمل، بدون إبطاء لا مبرر له، على شطب التسجيل بعد تسليم أو تسليم طلب مكتوب من المدين على عنوانه المبين في التسجيل.

٢ – عند تسجيل ضمانة دولية مرتقبة أو حالة مرتقبة بضمانة دولية، فعلى الدائن المتوقع أو المحال إليه المتوقع أن يعمل بدون إبطاء لا مبرر له على شطب التسجيل بعد تسليم أو تسلم طلب مكتوب من المدين المتوقع أو المحيل المتوقع على عنوانه المبين في التسجيل، وذلك قبل أن يقدم الدائن المتوقع أو المحال إليه المتوقع أموالاً أو يتعهد بتقديمها.

٣ – عند الوفاء بالالتزامات المضمونة بضمانة وطنية محددة في إشعار مسجل بضمانة وطنية، فعلى حائز هذه الضمانة أن يعمل بدون إبطاء لا مبرر له على شطب التسجيل بعد تسليم أو تسلم طلب مكتوب من المدين على عنوانه المبين في التسجيل.

٤ – عندما يكون التسجيل غير مستحق أو غير صحيح، فعلى الشخص الذي تم التسجيل لصالحه أن يعمل، بدون إبطاء لا مبرر له على شطب هذا التسجيل أو تعديله بعد تسليم طلب مكتوب من المدين على عنوانه المبين في التسجيل.

المادة ٢٦ - استخدام مرافق التسجيل الدولي

لا يجوز منع أي شخص من استخدام مرافق التسجيل والبحث في السجل الدولي إلا إذا خالف الإجراءات المنصوص عليها في هذا الفصل.

الفصل السادس
امتيازات وحصانات السلطة الإشرافية والمسجل

المادة ٢٧ - الشخصية القانونية - الحصانة

١ – يكون للسلطة الاشرافية شخصية قانونية دولية إن لم تكن ممنوحة هذه الشخصية بالفعل.

٢ – تتمتع السلطة الإشرافية ومسؤولوها وموظفوها بالحصانة ضد الإجراءات القانونية أو الإدارية على النحو المحدد في البروتوكول.

٣ - أ- تتمتع السلطة الإشرافية بالإعفاء من الضرائب وبالامتيازات الأخرى المنصوص عليها في الاتفاق المعقود مع الدولة المضيفة.

ب – تعني عبارة «الدولة المضيفة»، لأغراض هذه الفقرة الدولة التي توجد فيها السلطة الإشرافية.

٤ – تكون حرمة أصول السجل الدولي ووثائقه وقواعد البيانات الخاصة به ومحفوظاته، مصونة ومحصنة ضد الحجز أو الإجراءات القانونية أو الإدارية الأخرى.

٥ – لأغراض أي مطالبة ضد المسجل بموجب الفقرة (١) من المادة ٢٨ أو المادة ٤٤، يكون من حق المطالب الوصول إلى المعلومات والوثائق حسب الضرورة ليتمكن من مواصلة مطالبته.

٦ – للسلطة الاشرافية رفع الحماية والحصانة الممنوحتين بموجب الفقرة (٤).

الفصل السابع
مسؤولية المسجل
المادة ٢٨ - المسؤولية والتأمين المالي

١ - يكون المسجل مسؤولاً عن تعويض الأضرار عن الخسائر التي يتكبدها شخص والتي تنتج مباشرة بسبب خطأ أو تقصير المسجل والمسؤولين والعاملين لديه أو بسبب عطل في تشغيل نظام التسجيل الدولي، إلا إذا كان العطل بسبب أفضل الممارسات المستخدمة عموماً في مجال تصميم وتشغيل السجلات الإلكترونية بما في ذلك الممارسات المتعلقة بالنظم الاحتياطية والنظم الأمنية والتشغيل الشبكي.

٢ - لا يكون المسجل مسؤولاً وفقاً للفقرة السابقة عن الأخطاء الوقائعية في المعلومات التسجيل التي تلقاها المسجل أو أرسلها بالشكل الذي تسلمها به ولا يكون المسجل والمسؤولون والعاملون لديه مسؤولين عن الأفعال أو الظروف التي تنشأ قبل تسلم معلومات التسجيل في السجل الدولي.

٣ - يجوز تخفيض التعويض المقرر وفقاً للفقرة (١) بقدر تسبب الشخص المتضرر أو إسهامه في حدوث ذلك الضرر.

٤ - على المسجل ان يتعاقد على تأمين أو على ضمان مالي يغطي المسؤولية المشار إليها في هذه المادة بالقدر الذي تحدده السلطة الإشرافية، وفقاً للبروتوكول.

الفصل الثامن
آثار الضمانة الدولية إزاء الغير
المادة ٢٩ - أولوية الضمانات المتنافسة

١ – يكون للضمانة المسجلة أولوية على أي ضمانة أخرى تسجل بعدها وعلى أي ضمانة غير مسجلة.

٢ – تسري أولوية الضمانة المذكورة أولاً وفقاً للفقرة السابقة:

أ – حتى إذا كانت الضمانة الأخرى معروفة فعلاً، عند نشوء أو تسجيل الضمانة المذكورة أولاً.

ب – حتى بالنسبة للمبالغ المعطاة من حائز الضمانة المذكورة أولاً مع علمه بالضمانة الثانية.

٣ – يكتسب مشتري المعدات حقوقه عليها:

أ – مع مراعاة أي ضمانة مسجلة في وقت اكتسابه لتلك الضمانة.

ب – متحررة من أي ضمانة غير مسجلة حتى إذا كان لديه علم فعلي بتلك الضمانة.

٤ – يكتسب المشتري بشرط أو المؤجر ضمانته على تلك المعدات أو حقه فيها:

أ – مع مراعاة أي ضمانة مسجلة قبل تسجيل الضمانة الدولية التي يحوزها بشرط أو المؤجر.

ب – متحررة من أي ضمانة غير مسجلة على هذا النحو في ذلك الوقت حتى إذا كان لديه علم فعلي بتلك الضمانة.

٥ – يجوز تغيير أولوية الضمانات أو الحقوق المتنافسة المنصوص عليها في هذه المادة بالاتفاق بين حائزي تلك الضمانات، ولكن من يحال إليه ضمانه أدنى مرتبة لا يكون ملزماً بأي اتفاق لخفض مرتبة تلك الضمانة، إلا في حالة تسجيل الضمانة في مرتبة أدنى بموجب الاتفاقية في تاريخ الإحالة.

٦ – أي أولوية ممنوحة بموجب هذه المادة لضمانة على أي معدات تنسحب على المتحصلات منها.

٧ – إن هذه الاتفاقية: أ- لا تؤثر على حقوق شخص في أي شيء، بخلاف إحدى المعدات، كان مملوكاً قبل تركيبه على إحدى المعدات، إذا استمر وجود تلك الحقوق وفقاً للقانون الواجب التطبيق بعد التركيب.

ب – لا تمنع إنشاء حقوق في شيء، بخلاف إحدى المعدات، ركب مسبقاً على المعدات، إذا كانت تلك الحقوق قائمة وفقاً للقانون الواجب التطبيق.

المادة ٣٠ - آثار الإعسار

١ - في إجراءات الإعسار المتخذة ضمن المدين، تكون الضمانة الدولية سارية إذا كانت مسجلة وفقاً لهذه الاتفاقية قبل بدء إجراءات الإعسار.

٢ – ليس في هذه المادة ما يؤثر على سريان الضمانة الدولية في إجراءات الإعسار عندما تكون تلك الضمانة سارية بموجب القانون الواجب التطبيق.

٣ – ليس في هذه المادة ما يؤثر على ما يلي:

أ – أي قواعد قانونية مطبقة في إجراءات الإعسار وتتعلق بإبطال أي عملية، سواء لأنها تمنح تفضيلاً أو لأنها تشكل نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش.

ب – أي قواعد إجرائية تتعلق بإنفاذ حقوق ملكية خاضعة لرقابة أو إشراف مدير إجراءات الإعسار.

الفصل التاسع
إحالة الحقوق التبعية والضمانات الدولية - حقوق الحلول

المادة ٣١ - آثار الإحالة

١ – أي إحالة لحقوق تبعية تتم وفقاً للمادة ٣٢ تنقل أيضاً ما يلي إلى المحال إليه، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك:

أ – الضمانة الدولية ذات الصلة.

ب – كل حقوق المحيل وأولويته بموجب هذه الاتفاقية.

٢ – ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الإحالة الجزئية للحقوق التبعية الخاصة بالمحيل، ويجوز للمحيل والمحال إليه ان يتفقا، في حالة تلك الإحالة الجزئية، على حقوق كل منهما فيما يتعلق بالضمانة الدولية المحالة بموجب الفقرة السابقة، ولكن بموافقة المدين إذا كان ذلك يؤثر بشكل ضار على موقفه.

٣ – مع مراعاة الفقرة (٤)، يحدد القانون الواجب التطبيق الدفوع وحقوق التعويض المتاحة للمدين إزاء المحال إليه.

٤ – للمدين في أي وقت أن يتنازل بموجب عقد مكتوب عن جميع الدفوع وحقوق التعويض المشار إليها في الفقرة السابقة أو عن أي منها، بخلاف الدفوع الناشئة عن أفعال الغش من جانب المحال إليه.

٥ – عند الإحالة في شكل ضمان، تعود إلى المحيل الحقوق التبعية المحولة بقدر ما تزال قائمة بعد الوفاء بالالتزامات المضمونة بالإحالة.

المادة ٣٢ - المتطلبات الشكلية للإحالة

١ – لا تنقل إحالة الحقوق التبعية الضمانة الدولية ذات الصلة إلا إذا توفرت الشروط التالية في الإحالة :

أ – أن تكون مكتوبة.

ب – تسمح بتحديد الحقوق التبعية بموجب العقد المنبثقة عنه.

ج – تسمح عند الإحالة في ضمان، بتحديد الالتزامات المضمونة بالإحالة وفقاً للبرتوكول، ولكن بدون حاجة إلى تحديد أي مبلغ أو مبلغ أقصى مضمون.

٢ – لا تسري إحالة الضمانة الدولية التي أنشأها أو نص عليها عقد الضمان إلا بإحالة بعض الحقوق التبعية أو جميعها.

٣ – لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي إحالة لحقوق تبعية إذا لم يترتب على الإحالة نقل الضمانة الدولية ذات الصلة.

المادة ٣٣ - التزامات المدين إزاء المحال إليه

١ – بقدر ما يكون قد تم نقل الحقوق التبعية والضمانة الدولية ذات الصلة وفقاً للمادتين ١٢ و٢٣، يكون المدين فيما يتعلق بتلك الحقوق وتلك الضمانة ملزماً بالإحالة، ويقع عليه التزام السداد للمحال إليه أو الوفاء بأي التزام آخر للمحال إليه، بالشروط التالية فقط :

أ – أن يكون قد تم إعطاء المدين إشعاراً مكتوباً بالإحالة من المحيل أو بإذن منه.

ب – أن يحدد الإشعار الحقوق التبعية.

٢ – السداد أو الوفاء بالالتزامات من جانب المدين يبرئه من المسؤولية إذا تم وفقاً للفقرة السابقة، وذلك دون المساس بأي شكل آخر من أشكال السداد أو الوفاء بالالتزامات التي يترتب عليها الإبراء.

٣ – ليس في هذه المادة ما يؤثر على أولوية الإحالات المتنافسة.

المادة ٣٤ - التدابير المتاحة في حالة عدم تنفيذ إحالة في شكل ضمان

في حالة إخلال المحيل بالتزاماته بمقتضى إحالة حقوق تبعية والضمانة الدولية المتعلقة بها والتي تمت في شكل ضمان، تسري المادتان ٨ و٩ والمواد من ١١ إلى ١٤ على العلاقات بين المحيل والمحال إليه (وتسري بالنسبة إلى الحقوق التبعية بقدر ما تكون تلك الأحكام قابلة للتطبيق على الممتلكات غير الملموسة) كما لو كانت الإشارات :

أ – إلى الالتزام المضمون والضمان، هي إشارات إلى الالتزام المضمون بإحالة الحقوق التبعية والضمانات الدولية المتعلقة بها والضمان الذي أنشأته تلك الاحالة.

ب – إلى الدائن المضمون أو الدائن والضامن أو المدين، هي إشارات إلى المحال إليه والمحيل.

ج – إلى صاحب الضمانة الدولية، هي إشارات إلى المحال إليه.

د – إلى المعدات، هي إشارات إلى الحقوق التبعية المحالة والضمانة الدولية ذات الصلة.

المادة ٣٥ - أولوية الإحالات المتنافسة

١ – إذا وجدت إحالات متنافسة لحقوق تبعية وتتضمن واحدة منها على الأقل الضمانة الدولية ذات الصلة، وكانت تلك الإحالة مسجلة، تسري أحكام المادة ٢٩ كما لو كانت الإشارات إلى ضمانة مسجلة هي إشارات إلى إحالة الحقوق التبعية والضمانة المسجلة ذات الصلة، وكما لو كانت الإشارات إلى ضمانة مسجلة أو غير مسجلة هي إشارات إلى إحالة مسجلة أو غير مسجلة.

٢ – تسري المادة ٣٠ على إحالة حقوق تبعية كما لو كانت الإشارات إلى ضمانة دولية هي إشارات إلي إحالة حقوق تبعية وضمانة دولية ذات صلة.

المادة ٣٦ - أولوية المحال إليه بالنسبة إلى الحقوق التبعية

١ – يتمتع الشخص الذي أحيلت إليه حقوق تبعية والضمانة الدولية ذات الصلة والذي سجلت الإحالة إليه، وفقاً للفقرة (١) من المادة ٣٥ بالأولوية على أي شخص آخر أحيلت إليه الحقوق التبعية.

أ – إذا كان العقد الذي نشأت بمقتضاه الحقوق التبعية ينص على ان تلك الحقوق مؤمنة بالمعدات أو مرتبطة بها.

٢ – لأغراض الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة السابقة، لا ترتبط الحقوق التبعية المعدات إلا بالقدر الذي تتكون فيه تلك الحقوق من حقوق في السداد أو أداء تتعلق بما يلي:

أ – مبلغ مدفوع مقدماً ويستخدم لشراء المعدات.

ب – مبلغ مدفوع مقدماً ويستخدم لشراء معدات أخرى يكون للمحيل ضمانة دولية أخرى عليها إذا كان المحيل قد نقل تلك الضمانة إلى المحال إليه وسجلت هذه الإحالة.

ج – الثمن المدفوع مقابل المعدات.

د – القيمة الإيجارية المدفوعة عن المعدات.

هـ - أي التزامات (١) أخرى نشأت من عملية مذكورة في أي من الفقرات الفرعية أعلاه.

٣ – في جميع الحالات الأخرى يحدد القانون الواجب التطبيق أولوية الإحالات المتنافسة للحقوق التبعية.

المادة ٣٧ - آثار إعسار المحيل

تسري أحكام المادة ٣٠ على إجراءات الإعسار ضد المحيل كما لو كانت الإشارات إلى المدين هي أشارات إلى المحيل.

المادة ٣٨ - الحلول

١ – مع مراعاة الفقرة (٢)، ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على اكتساب حقوق تبعية والضمانة الدولية ذات الصلة عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق.

٢ – يجوز تغيير الأولوية بين أي ضمانة مذكورة في الفقرة السابقة وضمانة منافسة لها، باتفاق مكتوب بين صاحبي الضمانتين ولكن الشخص الذي أحيلت إليه ضمانة ذات مرتبة أدنى لا يكون ملزماً بأي اتفاق يضع تلك الضمانة في مرتبة أدنى إلا إذا تم في وقت الإحالة، تسجيل الحلول المتعلقة بذلك الاتفاق.

الفصل العاشر:
الحقوق أو الضمانات الخاضعة لإعلانات من الدول المتعاقدة

المادة ٣٩ - الحقوق ذات الأولوية بدون تسجيل

١ – لأي دولة متعاقدة أن تعلن في أي وقت على وجه العموم أو الخصوص في إعلان تودعه لدى جهة إيداع البروتوكول:

أ – فئات الحقوق أو الضمانات غير الرضائية (بخلاف حق أو ضمان تسري عليه المادة ٤٠) التي لها أولوية بموجب قانون تلك الدولة على ضمانة على معدات معادلة لضمانة شخص حائز لضمانة دولية مسجلة والتي يكون لها أولوية على ضمانة دولية مسجلة، سواء داخل إجراءات الاعسار أو خارجها.

ب – لا يؤثر أي حكم في هذه الاتفاقية في حق دولة أو كيان تابع لدولة أو منظمة حكومية دولية أو جهة خاصة أخرى تقدم خدمات عامة في التحفظ على معدات أو احتجازها وفقاً لقوانين تلك الدولة لسداد المستحقات لذلك الكيان أو تلك المنظمة أو الجهة التي تقدم الخدمة والتي ترتبط مباشرة بالخدمات المقدمة بخصوص هذه المعدات أو معدات أخرى.

٢ – يجوز الإشارة في إعلان صادر بموجب الفقرة السابقة إلى فئات تنشأ بعد إيداع ذلك الإعلان.

٣ – لا يكون للحق أو الضمان غير الرضائي أولوية على أي ضمانة دولية إلا في حالة واحدة فقط هي أن ينتمي الحق أو الضمان غير الرضائي إلى فئة مشمولة بإعلان مودع قبل تسجيل الضمانة الدولية.

٤ – بالرغم من الفقرة السابقة، يجوز لأي دولة متعاقدة في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أن تعلن الحق أو الضمان من الفئات التي يشملها إعلان صادر وفقاً للفقرة الفرعية (أ)من الفقرة (١)، تكون له الأولوية على ضمانة دولية مسجلة قبل تاريخ ذلك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

المادة ٤٠ - الحقوق أو الضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل

لأي دولة متعاقدة أن تقدم في أي وقت في إعلان مودع لدى جهة ايداع البروتكول قائمة بفئات الحقوق أو الضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل بموجب الاتفاقية بخصوص أي فئة من المعدات، كما لو كان الضمان ضمانة دولية، ويجب أن ينظم وفقاً لذلك ويجوز تعديل هذا الإعلان من وقت لآخر (٢).

الفصل الحادي عشر
تطبيق الاتفاقية علي المبيعات

المادة ٤١ - البيع والبيع المرتقب

تنطبق هذه الاتفاقية علي البيع أو البيع المرتقب لمعدات على النحو المنصوص عليه في البرتوكول مع أي تعديلات عليه.

الفصل الثاني عشر
الاختصاص

المادة ٤٢ - اختيار المحكمة

١ – مع مراعاة المادتين ٤٣ و٤٤ يكون لمحاكم الدولة المتعاقدة التي يختارها اطراف أي عملية الاختصاص فيما يتعلق بأي دعوى مرفوعة بموجب هذه الاتفاقية بصرف النظر عن صلة المحكمة المختارة بالأطراف أو بالعملية، ويجب أن يكون هذا الاختصاص حصرياً ما لم تتفق الأطراف خلاف ذلك.

المادة ٤٢ - الاختصاص بموجب المادة ١٣

١ – يكون لمحاكم الدولة المتعاقدة التي يختارها الاطراف ومحاكم الدول المتعاقدة التي توجد المعدات في إقليمها الاختصاص في الحكم بالتدابير المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من الفقرة (١) من المادة (١٣) والفقرة ٤ من المادة (١٣) فيما يتعلق بتلك المعدات.

٢ - لأي من المحاكم التالية ممارسة الاختصاص للحكم بالتدابير المذكورة في الفقرة الفرعية د من الفقرة ١ من المادة (١٣) أو للحكم بتدابير أخرى مؤقتة بموجب الفقرة (٤) من المادة (١٣):

أ – للمحاكم التي يختارها الأطراف.

ب – محاكم الدولة المتعاقدة التي يوجد المدين في إقليمها، على أن يكون التدبير المقضي به قائلاً للانفاذ في إقليم تلك الدولة المتعاقدة فقط.

٣ – يكون للمحكمة الاختصاص بموجب الفقرتين السابقتين حتى إذا كان الفصل النهائي في المطالبة المذكورة في الفقرة (١) من المادة (١٣) سيتم أو قد يتم في محكمة دولة متعاقدة أخرى أو أن يقدم للتحكيم.

المادة ٤٤ - الاختصاص باتخاذ إجراءات ضد المسجل

١ – تكون محاكم الدول التي تقع في إقليمها إدارة المسجل هي وحدها المختصة بقضايا التعويضات أو إصدار أوامر ضد المسجل.

٢ – إذا لم يستجب شخص لطلب مقدم بموجب المادة ٢٥ ولم يعد هذا الشخص موجوداً أو تعذر العثور عليه لغرض إصدار أمر ضده لإلزامه بالعمل علي شطب التسجيل يكون للمحاكم المذكورة في الفقرة السابقة وحدها الاختصاص، بناء على طلب موجه من المدين المرتقب في توجيه أمر الى المسجل يلزم المسجل بشطب التسجيل.

٣ – إذا لم يمتثل شخص لأمر محكمة ذات اختصاص بموجب هذه الاتفاقية، أو في حالة الضمانة الوطنية لأمر محكمة مختصة يلزم هذا الشخص بأن يعمل على تعديل التسجيل أو شطبه، يجوز للمحاكم المشار إليها في الفقرة (١) أن تأمر المسجل باتخاذ الخطوات الضرورية لإنفاذ ذلك الامر.

٤ – مع مراعاة الفقرات السابقة، لا يجوز لأي محكمة أن تصدر أي أوامر أو أحكام أو قرارات ضد المسجل أو ملزمه له.

المادة ٤٥ - الاختصاص بالنسبة لإجراءات الإعسار

لا تنطبق احكام (٣) هذا الفصل على إجراءات الإعسار

الفصل الثالث عشر
العلاقة باتفاقيات أخرى

المادة ٤٥ مكرراً - لعلاقة باتفاقية الأمم المتحدة بشأن إحالة المستحقات في التجارة الدولية

تغلب هذه الاتفاقية على اتفاقية الامم المتحدة بشأن إحالة المستحقات في التجارة الدولية التي فتح باب التوقيع عليها في نيويورك بتاريخ ١٢- ديسمبر ٢٠٠١ بقدر علاقتها بإحالة المستحقات التي تعد حقوقاً تبعية متصلة بضمانات دولية على معدات الطائرات وقاطرات وعربات السكك الحديدية وأصول الفضاء.

المادة ٤٦ - العلاقة باتفاقية المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص بشأن التأجير التمويلي الدولي

يجوز أن يحدد البروتوكول العلاقة بين هذه الاتفاقية واتفاقية المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاصة بشأن التأجير التمويلي الدولي الموقفة في أتاوا في ٢٨ مايو ١٩٨٨.

الفصل الرابع عشر
الأحكام الختامية

المادة ٤٧ - التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها

١ – يفتح باب التوقيع على (٤) هذه الاتفاقية في كيب تاون في ١٦ نوفمبر تشرين الثاني ٢٠٠١، للدول المشاركة في المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في كيب تاون من ٢٩ اكتوبر تشرين الأول الى ١٦ نوفمبر تشرين الثاني ٢٠٠١ لإقرار اتفاقية بشأن المعدات المنقولة وبروتكول بشأن معدات الطائرات ويفتح باب التوقيع. على هذه الاتفاقية بعد ١٦ نوفمبر تشرين الثاني ٢٠٠١ لكل الدول في مقر المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص في روما إلى أن يبدأ سريانها وفقاً للمادة ٤٩.

٢ – تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الموافقة من الدول التي وقعت عليها.

٣ – لأي دولة لم توقع على هذه الاتفاقية أن تنضم إليها في أي وقت.

٤ – يسري التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع وثيقة رسمية تفيد بذلك لدى جهة الإيداع.

المادة ٤٨ - منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

١ – أي منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي تشكلها دول ذات سيادة وتمارس الاختصاص على أمور معينة تحكمها هذه

الاتفاقية يجوز لها بالمثل أن توقع على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الاقليمية في هذه الحالة حقوق وواجبات الدول المتعاقدة بقدر اختصاص تلك المنظمة بالأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة (٥) مهماً في هذه الاتفاقية لا تحسب منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية كما لو كانت دولة متعاقدة بالاضافة إلى دولها الاعضاء من الدول المتعاقدة.

٢ - يجب على منظمة التكامل الاقتصادي عند توقيعها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها أن تقدم إعلانا الى جهة الإيداع تحدد فيه الامور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي أسندت إليها دولها الاعضاء الاختصاص عليها، ويجب على منظمة التكامل الاقتصادي الاقليمية أن تبادر فوراً إلى ابلاغ جهة الإيداع بأي تغيرات في توزيع اختصاصها المحدد في الإعلان المنصوص عليه في هذه الفقرة، بما في ذلك أي اختصاص جديد أسند إليها.

٣ – كل إشارة في هذه الاتفاقية الى الدولة المتعاقدة أو الدولة الطرف أو الدول الا طراف تنطبق بالتساوي على منظمة التكامل الاقتصادي الاقليمية حيثما يتطلب السياق ذلك.

المادة ٤٩ - سريان مفعول الاتفاقية

١ – يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم الاول من الشهر الذي يلي انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام الثالثة ولكن فقط فيما يتعلق بأي فئة من المعدات التي ينطبق عليها أحد البروتوكولات:

أ – ابتداء من سريان ذلك البرتوكول.

ب – مع مراعاة احكام ذلك البرتوتكول.

ج – فيما بين الدول الاطراف في هذه الاتفاقية وذلك البروتوكول.

٢ – بالنسبة للدول الاخرى يسري مفعول هذه الاتفاقية في اليوم الاول من الشهر الذي يلي انقضاء ثلاثة أشهر بعد تاريخ إيداع وثيقة تصديقها عليها أو قبولها لها أو موافقتها عليها أو انضمامها إليها ولكن فقط فيما يتعلق بأي فئة من المعدات التي ينطلق عليها أحد البروتوكولات ومع مراعاة شروط الفقرات الفرعية أ، ب، ج من الفقرة السابقة بالنسبة الى ذلك البروتوكول.

المادة ٥٠ - العمليات الداخلية

١) لأي دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أن الاتفاقية لن تطبق على أي عملية داخلية تجاه تلك الدولة بالنسبة لكل أنواع المعدات أو بعضها.

٢) بالرغم من الفقرة السابقة، تسري على أي عملية داخلية أحكام الفقرة (٤) من المادة ٨، والفقرة (١) من المادة ٩ والمادة ١٦، والفصل الخامس، والمادة ٢٩، وأي أحكام أخرى في هذه الاتفاقية بخصوص الضمانات المسجلة.

٣) في حالة تسجيل إشعار ضمانة وطنية في السجل الدولي، لا تتأثر أولوية حائز تلك الضمانة وفقا للمادة ٢٩ يكون تلك الضمانة قد آلت إلى شخص آخر عن طريق الإحالة أو الحلول وفقا للقانون الواجب التطبيق.

المادة ٥١ - البروتوكولات التالية

١) لجهة الإبداع أن تنشئ مجموعات عمل بالتعاون مع المنظمات غير الحكومية ذات الصلة التي تعتبرها جهة الإبداع ملائمة، لتقييم إمكانية التوسع في تطبيق هذه الاتفاقية، من خلال بروتوكول واحد أو أكثر، ليشمل معدات من أي فئة من المعدات المنقولة عالية القيمة، بخلاف أي فئة مشار إليها في الفقرة (٣) من المادة ٢، ويكون كل عضو فيها قابلا للتعريف بصورة فريدة، والحقوق التبعية المتعلقة بتلك المعدات.

٢) على جهة الإيداع إحالة نص أي مشروع أولي لبروتوكول يتعلق بأي فئة من المعدات تعده مجموعة عمل إلى جميع الأطراف في هذه الاتفاقية، وجميع الدول الأعضاء في جهة الإيداع، والدول الأعضاء في الأمم المتحدة غير الأعضاء في جهة الإيداع والمنظمات الحكومية المعنية وعليها أن تدعو تلك الدول والمنظمات إلى المشاركة في مفاوضات حكومية دولية لاتمام مشروع بروتوكول على أساس مشروع ذلك البروتوكول الأولي.

٤) عندما تعتبر الهيئات المختصة في جهة الإيداع أن مشروع البروتوكول أصبح جاهزا لاعتماده، فعلى جهة الإيداع أن تعقد مؤتمرا دبلوماسيا لاعتماده.

٥) تطبق هذه الاتفاقية على فئة المعدات المشمولة بالبروتوكول بمجرد اعتماده مع مراعاة الفقرة (٦).

٦) لا تطبق أحكام المادة ٤٥ مكررا من هذه الاتفاقية على البروتوكول إلا إذا نص البروتوكول على ذلك صراحة.

المادة ٥٢ - الوحدات الإقليمية

١) إذا كان لدى إحدى الدول المتعاقدة وحدات إقليمية تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بالنسبة إلى الأمور التي تتناولها هذه الاتفاقية، فلها في وقت التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية تطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط، ولها أن تعدل إعلانها بتقديم إعلان آخر في أي وقت.

٢) يجب أن يشير ذلك الإعلان صراحة إلى الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية.

٣) إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة أي إعلان بموجب الفقرة (١)، تطبق هذه الاتفاقية على كل الوحدات الإقليمية لتلك الدولة.

٤) عند قيام دولة متعاقدة بتوسيع نطاق هذه الاتفاقية ليشمل وحدة واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية، يمكن إصدار الإعلانات المسموح بها بمقتضى هذه الاتفاقية بالنسبة كل وحدة من تلك الوحدات الإقليمية، وقد تختلف الإعلانات الصادرة بالنسبة لوحدة إقليمية واحدة عن الإعلانات الصادرة بالنسبة لوحدة إقليمية أخرى.

٥) إذا تم، بموجب إعلان صادر وفقا للفقرة (١)، توسيع نطاق هذه الاتفاقية لتشمل واحدة أو أكثر من الوحدات الإقليمية لدولة متعاقدة:

أ) يعتبر المدين موجودا في الدولة المتعاقدة في حالة واحدة فقط هذ أن يكون مؤسساً أو مشكلاً بموجب قانون ساري المفعول في وحدة إقليمية تنطبق عليها هذه الاتفاقية (٨) أو أن يكون له مكتب مسجل أو مقر قانوني أو مركز إداري أو مقر أعمال أو محل إقامة معتاد في وحدة إقليمية تنطبق عليها هذه الاتفاقية.

ب) كل إشارة إلى موقع المعدات في الدولة المتعاقدة هي إشارة إلى موقع المعدات في أي وحدة إقليمية تنطبق عليها هذه الاتفاقية.

ج) كل إشارة إلى السلطات الإدارية في تلك الدولة المتعاقدة تعتبر إشارة إلى السلطات الإدارية ذات الاختصاص في الوحدة الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية.

المادة ٥٣ - تحديد المحاكم

لأي دولة متعاقدة أن تعلن، في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، «المحكمة» أو «المحاكم الملائمة» لأغراض تطبيق المادة الأولى والفصل الثاني عشر من هذه الاتفاقية.

المادة ٥٤ - الإعلانات بخصوص التدابير

١) لأي دولة متعاقدة أن تعلن، في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، أنه عندما

توجد المعدات المضمونة في إقليمها، أو تخضع للسيطرة من إقليمها، فلا يجوز للدائن المضمون تأجير المعدات في ذلك الإقليم.

٢) على الدولة المتعاقدة، في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، أن تعلن ما إذا كان استخدام أي من التدابير المتاحة للدائن بموجب أي حكم في هذه الاتفاقية لا يمارس إلا بقرار من المحكمة إذا لم يكن هناك نص صريح يلزم بتقديم طلب إلى المحكمة.

المادة ٥٥ - الإعلانات بخصوص التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي

لأي دولة متعاقدة أن تعلن في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أنها لن تطبق أحكام المادة ١٣ أو المادة ٤٣ أو كلتا هاتين المادتين كليا أو جزئيا.

وفي حالة التطبيق الجزئي، يجب أن يحدد الإعلان الشروط التي تطبق بمقتضاها المادة ذات الصلة، وأن يحدد في غير تلك الحالة الأشكال الأخرى للتدابير المؤقتة التي سوف تطبق.

المادة ٥٦ - التحفظات والإعلانات

١) لا يجوز إبداء أي تحفظات على هذه الاتفاقية ولكن يجوز تقديم الإعلانات المرخص بها بموجب المواد ٣٩، ٤٠ و٥٠ و٥٢ و٥٣ و٥٤ و٥٥ و٥٧ و٥٨ و٦٠ وفقاً لهذه الأحكام.

٢) أي إعلان أو إعلان لاحق أو أي سحب لإعلان يتم بموجب هذه الاتفاقية يجب أن يبلغ كتابة إلى جهة الإيداع.

المادة ٥٧ - الإعلانات اللاحقة

١) لأي دولة طرف أن تصدر إعلانا لاحقا، بخلاف صادر المادة ٦٠، في أي وقت بعد تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة، وذلك بإبلاغ جهة الإيداع.

٢) يسري أي إعلان لاحق كهذا في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ستة أشهر على تاريخ تسلم جهة الإيداع لهذا البلاغ. وعند تحديد مدة أطول في البلاغ لسريان ذلك الإعلان، يسري الإعلان بعد انقضاء تلك المدة الأطول بعد استلام جهة الإيداع للإبلاغ.

٣) بالرغم من الفقرتين السابقتين، يستمر تطبيق هذه الاتفاقية بالنسبة لجميع الحقوق والضمانات الناشئة قبل سريان ذلك الإعلان اللاحق كما لو كان هذا الإعلان اللاحق لم يصدر.

المادة ٥٨ - سحب الإعلانات

١) لأي دولة طرف أصدرت إعلانا بموجب هذه الاتفاقية، بخلاف إعلان صادر بموجب المادة ٦٠، أن تسحبه في وقت بإبلاغ جهة الإيداع بذلك. ويسري السحب في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ستة أشهر على استلام جهة الإيداع لذلك الإبلاغ.

٢) بالرغم من الفقرة السابقة، يستمر تطبيق هذه الاتفاقية بالنسبة لجميع الحقوق والضمانات الناشئة قبل تاريخ السحب كما لو كان هذا السحب لم يصدر.

المادة ٥٩ - النقض

١) لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال إبلاغ مكتوب إلى جهة الإيداع.

٢) يسري ذلك النقض في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء اثني عشر شهراً من تاريخ استلام جهة الإيداع لذلك الإبلاغ.
٣) بالرغم من الفقرتين السابقتين، يستمر تطبيق هذه الاتفاقية بالنسبة لجميع الحقوق والضمانات الناشئة قبل تاريخ سريان ذلك النقض كما لو كان هذا النقض لم يصدر.

المادة ٦٠ - أحكام انتقالية

١) لا تسري هذه الاتفاقية على حق أو ضمان سابق، ما لم تعلن أي دولة متعاقدة خلاف ذلك، ويظل هذا الحق الضمان محتفظاً بالأولوية التي كان يتمتع بها طبقا للقانون الواجب التطبيق قبل تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية.
٢) لأغراض الفقرة (ت) من المادة ١، ولتحديد الأولوية طبقا لهذه الاتفاقية:
أ) يعني «تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية» بالعلاقة المدين، الوقت الذي تدخل فيه الاتفاقية حيز النفاذ أو الوقت الذي تسري فيه هذه الاتفاقية بالنسبة للدولة التي يوجد فيها موقع المدين، أيهما يأتي آخرا.
ب) يكون موقع المدين في الدولة التي يوجد فيها مركزه الإداري، أو التي يوجد فيها مقر أعماله إن لم يكن لديه مركز إداري، أو مقر أعماله الرئيسي إن كان لديه أكثر من مقر أعمال واحد، أو محل إقامته المعتاد إن لم يكن لديه مقر أعمال.
٣) لأي دولة متعاقدة أن تحدد في إعلانها بموجب الفقرة (١) تاريخا، بعد مرور ثلاث سنوات على الأقل من تاريخ سريان مفعول الإعلان، تصبح فيه هذه الاتفاقية والبروتوكول مطبقين، لغرض تحديد الأولوية، بما في ذلك حماية أي أولوية قائمة، على الحقوق أو الضمانات السابقة الناشئة بموجب اتفاق أبرم عندما كان موقع المدين في أي دولة مشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة السابقة، ولكن فقط إلى الحد وبالطريقة المحددة في إعلانها.

المادة ٦١ - مؤتمرات المراجعة والتعديلات والمسائل ذات الصلة

١) تعد جهة الإيداع في كل سنة أو في أي وقت تحتمه الظروف تقارير موجهة للدول الأطراف بخصوص الطريقة التي يتم بها التطبيق العملي للنظام الدولي الذي أنشأته هذه الاتفاقية وعلى جهة الإيداع عند إعداد تلك التقارير أن تراعي تقارير السلطة الإشرافية، بشأن نظام التسجيل الدولي.
٢) بناء على طلب ما لا يقل عن خمسة وعشرين في المائة من الدول الأطراف، تعقد جهة الإيداع من وقت لآخر وبالتشاور مع السلطة الإشرافية، مؤتمرات للمراجعة للدول الأطراف، وذلك للنظر فيما يلي:
أ) التطبيق العملي لهذه الاتفاقية ومدى فاعليتها في تسهيل التمويل والتأجير المضمون بالأصول للمعدات المشمولة بأحكامها.
ب) التفسير القضائي لأحكام هذه الاتفاقية وتطبيق تلك الأحكام، وكذلك التفسير القضائي للوائح التنظيمية وتطبيقها.
ج) تشغيل نظام التسجيل الدولي، وأداء المسجل ورقابة السلطة الإشرافية على المسجل مع الأخذ في الاعتبار التقارير المقدمة من السلطة الإشرافية.
د) ما إذا كان من المرغوب فيه إدخال أي تعديلات على هذه الاتفاقية أو الترتيبات المتعلقة بالسجل الدولي.
٣) مع مراعاة الفقرة (٤)، يقتضي أي تعديل لهذه الاتفاقية موافقة أغلبية الثلثين على الأقل من الدول الأطراف المشاركة في المؤتمر المشار إليه في الفقرة السابقة، ويسري ذلك التعديل حينئذ بالنسبة للدول التي صدقت عليه أو قبلته أو وافقت عليه عندما تصدق عليه أو تقبله أو توافق عليه ثلاث دول، وفقا لأحكام المادة ٤٩ المتعلقة بسريان مفعوله.

٤) عندما يكون التعديل المقترح لهذه الاتفاقية سيطبق على أكثر من فئة واحدة من فئات المعدات، يجب أن يحصل ذلك التعديل أيضا على موافقة أغلبية الثلثين على الأقل من الدول الأطراف في كل بروتوكول والمشاركة في المؤتمر المشار إليه في الفقرة (٢).

المادة ٦٢ - جهة الإيداع ومهامها

١) تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخالص التي تسمى فيما بعد جهة الإيداع.

٢) على جهة الإيداع:

أ) إبلاغ كل الدول المتعاقدة بما يلي:

١) كل توقيع جديد أو إيداع جديد لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام، وتاريخ ذلك.

٢) تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية.

٣) كل إعلان صادر وفقا لهذه الاتفاقية، وتاريخه.

٤) سحب أو تعديل أي إعلان، وتاريخه.

٥) إبلاغ أي نقض لهذه الاتفاقية، وتاريخ إيداع الإبلاغ وتاريخ سريان النقض.

ب) إرسال نسخ طبق الأصل ومصدقة من هذه الاتفاقية إلى كل الدول المتعاقدة.

ج) تزويد السلطة الإشرافية والمسجل بنسخة من كل وثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام، مع تاريخ إيداعها، ونسخة من كل إعلان أو سحب إعلان أو تعديل إعلان ونسخة من كل إبلاغ نقض، مع تاريخ ذلك الإبلاغ، لكي تصبح المعلومات التي تتضمنها متاحة بسهولة وبصورة كاملة.

د) أداء المهام الأخرى المعتادة لجهات الإيداع.

إثباتاً لذلك، قام المفوضون الموقعون أدناه المخولون حسب الأصول بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في كيب تاون في اليوم السادس عشر من شهر نوفمبر/ تشرين الثاني من عام ألفين وواحد، من نسخة أصلية باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية والصينية، وتكون كل النصوص متساوية الحجية. وتسري تلك الحجية بعد قيام الأمانة المشتركة للمؤتمر تحت مسؤولية رئيس المؤتمر بالتحقق خلال مدة تسعين يوما من تاريخه من تطابق النصوص مع بعضها البعض.

بروتوكول
بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات
الملحق باتفاقية الضمانات الدولية
على المعدات المنقولة

إن الدول الأطراف في هذا البروتوكول إذ تضع في اعتبارها أنه من الضروري تنفيذ الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (المشار إليها فيما بعد بـ«الاتفاقية») من حيث علاقتها بمعدات الطائرات، في ضوء الأغراض المنصوص عليها في ديباجة الاتفاقية.

وإدراكا منها للحاجة إلى تكييف الاتفاقية لكي تلبي المتطلبات الخاصة لتمويل الطائرات وتوسيع نطاق تطبيقها ليشمل عقود بيع معدات الطائرات، وإذ تضع في اعتبارها المبادئ والأهداف المنصوص عليها في الاتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر/ كانون الأول ١٩٩٤.

قد اتفقت على الأحكام التالية المتعلقة بمعدات الطائرات:

الفصل الأول
نطاق التطبيق وأحكام عامة
المادة الأولى - التعاريف

١) يكون للمصطلحات المستخدمة في هذا البروتوكول المعاني المحددة لها في الاتفاقية، ما لم يقتض السياق خلاف ذلك.

٢) تكون للمصطلحات المستعملة في هذا البروتوكول المعاني المبينة أدناه:

(أ) «طائرة» تعني طائرة كما هي معرفة لأغراض اتفاقية شيكاغو وهي إما هيكل الطائرة مع محركات الطائرات المركبة فيه، أو طائرات الهليكوبتر.

(ب) «محركات الطائرة» تعني محركات الطائرات التي تعمل بتكنولوجيا الدفع النفاث أو التربينية أو المكبسية، (غير تلك المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة):

(١) التي لا تقل قوتها الدافعة عن ١٧٥٠ باوند أو ما يعادلها في حالة محركات الطائرات التي تعمل بالدفع النفاث.

(٢) التي لا تقل قدرة الإقلاع التقديرية لعمود الإدارة عن ٥٥٠ حصانا أو ما يعادلها، في حالة محركات الطائرات التربينية أو المكبسية، مع جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها.

(ج) «معدات الطائرات» يعني السجل الذي تحتفظ به الدولة أو سلطة تسجيل للعلامات المشتركة لأغراض اتفاقية شيكاغو.

(هـ) «هياكل الطائرات» تعني هياكل الطائرات (غير تلك المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة) التي عندما تركب فيها محركات طائرات ملائمة، تصدر لها سلطة الطيران المختصة شهادة طراز لنقل ما يلي:

(١) ثمانية (٨) أشخاص على الأقل بمن فيهم الطاقم.

(٢) بضائع يتجاوز وزنها ٢٧٥٠ كيلوجراماً.

مع جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها (غير محركات الطائرات) وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها.

(و) «الطرف المرخص له» يعني الطرف المشار إليه في الفقرة (٣) من المادة الثالثة عشرة،
(ز) «اتفاقية شيكاغو» تعني اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٤٤، بصيغتها المعدلة وملاحقها.
(ح) «سلطة تسجيل العلامات المشتركة» تعني السلطة التي تحتفظ بسجل وفقا للمادة السابعة والسبعين من اتفاقية شيكاغو كما نفذت بموجب القرار الذي اعتمده مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في ١٤ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٦٧ بشأن جنسية وتسجيل الطائرات التي تشغلها وكالات تشغيل دولية.
(ط) «شطب تسجيل الطائرة» يعني شطب أو حذف تسجيل الطائرة من سجل الطائرات الخاص بها وفقا لاتفاقية شيكاغو.
(ي) «عقد ضمان» يعني عقدا يبرمه شخص كضامن،
(ك) «ضامن» يعني شخصا يقوم بإعطاء أو إصدار كفالة أو ضمان واجب الدفع عند الطلب أو خطاب ضمان أو أي شكل آخر من أشكال الضمان، وذلك لغرض تأمين الوفاء بأي التزام لصالح دائن مضمون بعقد ضمان أو بأي شكل آخر من أشكال الضمان.
(ل) «طائرات الهليكوبتر» تعني الآلات الأثقل من الهواء (غير تلك المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة) التي تعتمد أساسا أثناء الطيران على ردود فعل الهواء على واحد أو أكثر من الدوارات المشغلة بمحرك على محاور رأسية أساسا والتي تصدر لها سلطة الطيران المختصة شهادة طراز لنقل ما يلي:
(١) خمسة (٥) أشخاص على الأقل بمن فيهم الطاقم.
(٢) بضائع يتجاوز وزنها ٤٥٠ كيلوجراماً، مع جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها (بما فيها الدورات) وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها.
(م) «حدث متعلق بالإعسار» يعني:
(١) بدء إجراءات الإعسار.
(٢) النية المعلنة لوقف الدفع أو وقفه الفعلي من جانب المدين عندما يمنع القانون أو إجراء من الدولة أو يوقف حق الدائن في الشروع في اجراءات الإعسار إزاء المدين أو في تنفيذ التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية.
(ن) «الاختصاص الرئيسي بالإعسار» يعني الدولة المتعاقدة التي يوجد بها مركز المصالح الرئيسية للمدين، والتي تعتبر لهذا الغرض مكان المقر القانوني للمدين، ما لم يثبت خلاف ذلك أو إن لم يكن له وجود، المكان الذي تأسس فيه المدين أو نشأ فيه.
(س) «سلطة السجل» تعني السلطة الوطنية أو سلطة تسجيل العلامات المشتركة التي تحفظ سجل الطائرات في دولة متعاقدة والمسؤولة عن تسجيل وشطب تسجيل الطائرات وفقا لاتفاقية شيكاغو.
(ع) «دولة التسجيل» تعني، بالنسبة لطائرة ما، الدولة التي تقيد طائرة في سجلها الوطني أو الدولة التي توجد فيها سلطة تسجيل العلامات المشتركة التي تحفظ سجل الطائرات.

المادة الثانية - تطبيق الاتفاقية فيما يتعلق بمعدات الطائرات

تطبق الاتفاقية فيما يتعلق بمعدات الطائرات على النحو الذي تنص عليه أحكام هذا البروتوكول.
تعرف الاتفاقية وهذا البروتوكول باسم الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة حسب تطبيقها على معدات الطائرات.

المادة الثالثة - تطبيق الاتفاقية على المبيعات

تطبق الأحكام التالية من الاتفاقية كما لو كانت الإشارات إلى أي عقد ينشئ ضمانة دولية أو ينص عليها هي إشارات إلى عقد بيع، وكما لو كانت الإشارات إلى أي ضمانة دولية وأي ضمانة دولية مرتقبة والمدين والدائن هي إشارات إلى بيع وبيع مرتقب والبائع والمشتري على التوالي:

المادتان ٣ و٤؛

الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (١) من المادة ١٦.

الفقرة (٤) من المادة ١٩.

الفقرة (١) من المادة ٢٠ (فيما يتعلق بتسجيل عقد بيع أو بيع مرتقب)،

الفقرة ٢) من المادة ٢٥ (فيما يتعلق ببيع مرتقب)،

المادة ٣٠.

وبالإضافة إلى ذلك، تطبق على عقود البيع والمبيعات المرتقبة الأحكام العامة الواردة في المادة ١، والمادة ٥، والفصول من الرابع إلى السابع، والمادة ٢٩ (باستثناء الفقرة ٣) من المادة ٢٩ التي تحل محلها الفقرتان ١) و٢) من المادة الرابعة عشرة)، والفصل العاشر، والفصل الثاني عشر (باستثناء المادة ٤٣)، والفصل الثالث عشر، والفصل الرابع عشر (باستثناء المادة ٦٠).

المادة الرابعة - نطاق التطبيق

دون الإخلال بالفقرة (١) من المادة ٣ من الاتفاقية، تنطبق الاتفاقية أيضا بالنسبة لطائرة هليكوبتر، أو هيكل طائرة، مسجلة في سجل للطائرات في دولة متعاقدة هي دولة التسجيل، وإذا تم التسجيل ساريا من وقت إبرام ذلك الاتفاق.

لأغراض تعريف «العملية الداخلية» في المادة ١ من الاتفاقية:

يكون موقع هيكل الطائرة في دولة تسجيل الطائرة التي يشكل جزءاً منها.

يكون موقع محرك الطائرة في دولة تسجيل الطائرة التي ركب فيها، أو في المكان الذي يوجد به فعلا إن لم يكن مركباً في طائرة.

(ج) يكون موقع الطائرة الهليكوبتر في دولة تسجيلها، في وقت إبرام العقد الذي ينشئ الضمانة أو ينص عليها.

٣ – يجوز للأطراف الاتفاق كتابة على استثناء المادية الحادية عشرة، ويجوز لهم في علاقاتهم المتبادلة نقض أحكام هذا البروتكول أو تغيير تأثيرها باستثناء الفقرات من (٢) إلى (٤) من المادة التاسعة.

المادة الخامسة - الإجراءات الشكلية لعقود البيع وآثارها وتسجيلها

١ – يكون أي عقد بيع لأغراض هذا البروتوكول هو عقد البيع:

أ – المبرم كتابة.

ب – المتصل بإحدى معدات الطائرات التي يملك البائع سلطة التصرف فيها.

ج – الذي يسمح بتحديد معدات الطائرات وفقاً لهذا البروتوكول.

٢ – ينقل عقد البيع حقوق البائع في معدات الطائرات الى المشتري وفقاً لشروط ذلك العقد.

٣ – يظل تسجيل عقد البيع سارياً إلي أجل غير مسمى ويظل تسجيل عقد البيع المرتقب ما لم يشطب أو إلى حين انتهاء المدة المحددة في التسجيل إن وجدت.

المادة السادسة - الصفقات التمثيلية

لأي شخص أن يبرم عقداً أو أن يقوم بعملية بيع وأن يسجل ضمانة دولية على معدات الطائرات أو عملية بيع لها بصفته وكيلاً أو اميناً أو بأي صفة تمثيلية اخرى وفي هذه الحالة يحق لذلك الشخص أن يتمسك بالحقوق والضمانات بموجب الاتفاقية.

المادة السابعة - وصف معدات الطائرة

يعتبر وصف إحدى معدات الطائرة الذي يتضمن الرقم المتسلسل للصانع واسم الصانع وتسمية الطراز، ضرورياً وكافياً لتحديد المعدات لأغراض الفقر الفرعية ج من المادة ٧ من الاتفاقية والفقرة ا لفرعية (ج) من الفقرة (١) من المادة الخامسة من هذا البروتوكول.

المادة الثامنة - اختيار القانون

١ – لا تنطبق هذه المادة إلا عندما تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (١) من المادة الثلاثين.
٢ – للأطراف في اتفاق، أو عقد بيع، أو عقد منح ضمان، أوا تفاق تنزيل مرتبة ذي صلة به، أن يتفقوا على القانون الذي ينظم حقوقهم والتزاماتهم التعاقدية إما كلياً أو جزئياً.
٣ – تعد الإشارة في الفقرة السابقة إلى القانون الذي يختاره الأطراف إشارة إلى القواعد القانونية الداخلية للدولة المعنية، أو إلى القانون الداخلي للوحدة الإقليمية المحددة إذا كانت الدولة مكونة من عدة وحدات إقليمية، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

الفصل الثاني
التدابير في حالة الإخلال بالالتزامات

الأولوية والإحالات

المادة التاسعة - تعديل أحكام التدابير في حالة الإخلال والالتزامات

١ – بالإضافة إلى التدابير المحددة في الفصل الثالث وبقدر ما يكون المدين قد وافق على ذلك في أي وقت، وفي الظروف المحددة في ذلك الفصل يجوز للدائن:
أ – أن يعمل على شطب تسجيل الطائرة.
ب – أن يعمل على التصدير والنقل المادي لمعدات الطائرة من الإقليم الذي توجد فيه.
٢ – لا يجوز للدائن أن يتخذ التدابير المحددة في الفقرة السابقة دون موافقة كتابية مسبقة من حائز أي ضمانة مسجلة أعلى مرتبة من ضمانة الدائن.
٣ – لا تسري الفقرة (٣) من المادة ٨ من الاتفاقية على معدات الطائرات ويجب ممارسة كل التدابير التي حددتها الاتفاقية بشأن معدات الطائرات بطريقة معقولة تجارياً ويعتبر استخدام أي من التدابير ا لمذكورة معقولا تجارياً إذا تم طبقاً لأحد أحكام العقد، إلا إذا كان ذلك الحكم غير معقول بصورة واضحة.
٤ – الدائن المضمون الذي يعطي الأشخاص المعنيين اشعارا مسبقاً مكتوباً مدته عشرة أيام عمل أواكثر ببيع أو تأجير معتزم يعتبر قد وفى بشرط إعطاء «إشعار مسبق على وجه معقول» المنصوص عليه في الفقرة (٤) من المادة ٨ من الاتفاقية، ولا يحول ما تقدم دون اتفاق الدائن المضمون مع المدين أو الضامن على مدة أطول للاشعار المسبق.

٥ – على سلطة السجل في الدولة المتعاقدة أن تلبي طلب شطب التسجيل والتصدير في الحالتين التاليتين مع مراعاة قوانين ولوائح السلامة المطبقة:

أ – أن يكون الطلب مقدماً على النحو السليم من الطرف المرخص له بذلك بموجب ترخيص مسجل وغير قابل للالغاء بتقديم طلب الشطب والتصدير.

ب – أن يقدم الطرف المرخص له الى سلطة التسجيل شهادة بأن الضمانات المسجلة التي لها أولوية على ضمانات الدائن الذي صدر لصالحه الترخيص قد تم تأديتها أو أن حائزي هذه الضمانات قد وافقوا على الشطب والتصدير.

٦ – الدائن المضمون الذي يعتزم إجراء الشطب والتصدير بموجب الفقرة (١) بدون أمر قضائي يجب أن يقدم كتابة إشعاراً مسبقاً معقولاً باقتراح الشطب والتصدير إلى:

أ – الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) والفقرة (٢) من المادة ١ من الاتفاقية.

ب – الاشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرة (٣) من المادة ١ من الاتفاقية الذين قدموا اشعاراً بحقوقهم الى الدائن المضمون في غضون مدة معقولة قبل الشطب والتصدير.

المادة العاشرة - تعديل الأحكام الخاصة بالتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي

١ – لا تنطبق هذه المادة إلا عندما تصدر إحدى الدول المتعاقدة إعلانا بموجب الفقرة (٢) من المادة الثلاثين وذلك في حدود ما هو مبين في مثل هذا الإعلان.

٢ – لأغراض الفقرة (١) من المادة ١٣ من الاتفاقية، فإن تعبير عاجل في سياق التدابير المؤقتة يعني في غضون عدد أيام العمل المحددة في إعلان من الدولة المتعاقدة التي يقدمها فيها الطلب اعتباراً من تاريخ تقديم الطلب.

٣ – تسري الفقرة (١) من المادة ١٣ من الاتفاقية مع إضافة ما يلي: بعد الفقرة الفرعية (د) مباشرة:

(هـ) البيع وتخصيص المتحصلات الناتجة عنه واذا وافق المدين والدائن في أي وقت على ذلك بالتحديد، وتطبيق الفقرة (٢) من المادة ٤٣ بعد إدراج عبارة (و هـ) بعد عبارة الفقرة الفرعية (د) من الفقرة (١) من المادة ١٣.

٤ – تنتقل الملكية أو أي ضمانة أخرى للمدين بالبيع بموجب الفرقة السابقة محررة من اي ضمانة أخرى يكون للضمانة الدولية لدى الدائن أولوية عليها بموجب أحكام المادة ٢٩ من الاتفاقية.

٥ – للدائن أو المدين أو أي شخص معني آخر الاتفاق كتابة على استثناء تطبيق الفقرة (٢) من المادة ١٣ من الاتفاقية.

٦ – فيما يتعلق بالتدابير المذكورة في الفقرة (١) من المادة التاسعة:

أ – يجب أن تتيحها سلطة السجل والسلطات الإدارية الأخرى في أي دولة متعاقدة حسب الحالة في غضون فترة أقصاها خمسة أيام عمل من تاريخ قيام الدائن بإبلاغ تلك السلطات بأنه تم منح التدابير المحددة في الفقرة (١) من المادة التاسعة أو في حالة التدابير الذي تمنحه محكمة أجنبية أن يتم الاعتراف به من قبل محكمة في تلك الدولة المتعاقدة وأن يكون للدائن الحق في هذه التدابير وفقاً للاتفاقية.

ب – تتعاون السلطات المختصة على وجه السرعة مع الدائن وتساعده في مباشرة هذه التدابير وفقاً لقوانين ولوائح سلامة الطيران الواجبة التطبيق.

(٧) لا تؤثر الفقرتان (٢) و(٦) على أي قوانين ولوائح تنظيمية مطبقة في مجال سلامة الطيران.

المادة الحادية عشرة - تدابير رد الحقوق في حالة الإعسار

١ – لا تسري هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة التي تمثل الاختصاص الأولي في حالة الاعسار إعلاناً بموجب الفقرة (٣) من المادة الثلاثين.

البديل (أ)

٢ – عند وقوع حدث متعلق بالإعسار، يجب على مدير إجراءات الإعسار أو الملين حسب الحالة ومع مراعاة الفقرة ٧ أن يعطي حيازة معدات الطائرة إلى الدائن في موعد أقصاه أول الموعدين التاليين.

أ – نهاية فترة الانتظار.

ب – التاريخ الذي يحق فيه للدائن أن يكتسب حيازة معدات الطائرة إذا لم تنطبق هذه المادة.

٣ – لأغراض هذه المادة، تكون فترة الانتظار هي الفترة المحددة في إعلان من الدولة المتعاقدة التي تمثل الاختصاص الأولي في حالة الإعسار.

٤ – الإشارات في هذه المادة إلى مدير إجراءات الإعسار هي إشارات إلى ذلك الشخص بصفته الرسمية لا الشخصية.

٥ – إذا لم تتح للدائن فرصة اكتساب الحيازة بمقتضى الفقرة (٢) وحتى ذلك الوقت.

أ – يجب على مدير إجراءات الإعسار أو المدين حسب الحالة أن يحفظ معدات الطائرة ويصونها هي وقيمتها وفقاً للعقد.

ب – يحق للدائن أن يطلب أي أشكال أخرى من التدابير المؤقتة المتاحة بموجب القانون واجب التطبيق.

٦ – لا تحول الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة السابقة دون استخدام معدات الطائرة في إطار ترتيبات تهدف إلى الحفاظ على معدات الطائرة وصيانتهاوحفظ قيمتها.

٧ – لمدير إجراءات الإعسار أو المدين حسب الحالة، الاحتفاظ بحيازة معدات الطائرة في حالة وفاته بحلول الوقت المحدد في الفقرة (٢) بجميع التزاماته باستثناء الالتزام المترتب على بدء إجراءات الإعسار وموافقته على أداء كل الالتزامات المستقبلية بموجب العقد ولا تنطبق فترة انتظار ثانية فيما يتعلق بالاخلال بأداء هذه الالتزامات المستقبلية.

٨ – فيما يتعلق بالتدابير المذكورة في الفقرة (١) من المادة التاسعة:

أ – يجب أن تتيحها سلطة التسجيل والسلطات الإدارية في أي دولة متعاقدة حسب الحالة، في غضون فترة أقصاها خمسة أيام عمل من تاريخ قيام الدائن بإبلاغ تلك السلطات بأن له الحق في هذه التدابير وفقاً للاتفاقية.

ب – تتعاون السلطات المختصة على وجه السرعة مع الدائن وتساعده في ممارسة هذه التدابير وفقاً لقوانين ولوائح وسلامة الطيران الواجبة التطبيق.

٩ – لا يجوز منع ممارسة التدابير التي تسمح بها الاتفاقية أو هذا البروتوكول أو تأخيرها إلى ما بعد الموعد المحدد في الفقرة (٢).

١٠ – لا يجوز تعديل أي التزامات للمدين بموجب العقد دون موافقة الدائن.

١١ – لا يجوز تفسير أي شيء في الفقرة السابقة على أنه سلطة مدير إجرادات الإعسار بموجب القانون واجب التطبيق لإنهاء العقد إن وجدت مثل هذه السلطة.

١٢ – لا يجوز في إجراءات الإعسار إعطاء أولوية لأي حقوق أو ضمانات على ضمانات مسجلة باستثناء الحقوق أو الضمانات غير الرضائية من فئة يشملها إعلان بموجب الفقرة ١ من المادة ٣٩.

١٣ – تسري الاتفاقية حسبما عدلت بموجب المادة التاسعة من هذا البروتوكول على ممارسة أي تدابير بموجب هذه المادة.

البديل (ب)

٢ – عند وقوع حدث متعلق بالإعسار يجب على مدير إجراءات الإعسار أو المدين حسب الحالة بناء على طلب الدائن، أن يعطي إشعاراً للدائن في المهلة المحددة في إعلان الدولة المتعاقدة بموجب الفقرة (٣) من المادة الثلاثين بما إذا كان سيقوم بالتالي:

أ – الوفاء بجميع التزاماته باستثناء الالتزام المترتب على بدء إجراءات الإعسار والموافقة على أداء كل الالتزامات المستقبلية بموجب العقد وبموجب وثائق العمليات ذات الصلة.

ب – إتاحة الفرصة للدائن لممارسة حيازة معدات الطائرات وفقاً للقانون الواجب التطبيق.

٣ – يمكن للقانون الواجب التطبيق المشار اليه في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة السابقة أن يجيز للمحكمة القضاء باتخاذ أي إجراء اضافي أو توفير أي ضمان إضافي.

٤ – يجب على الدائن أن يقدم أد لة على مطالباته وإثباتا بأنه تم تسجيل ضمانه الدولي.

٥ – إن لم يعط مدير إجراءات الإعسار أو المدين حسب الحالة، إشعاراً وفقاً للفقرة (٢) أو إذا أعلن مدير إجراءات الإعسار أو المدين عن عزمه إعطاء الدائن فرصة حيازة معدات الطائرة لكنه لم يفعل ذلك، يجوز للمحكمة أن تسمح للدائن بحيازة معدات الطائرة بالشروط التي تأمر بها المحكمة ولها أن تقضي باتخاذ أي إجراء إضافي أو توفير أي ضمان إضافي.

٦ – لا يجوز بيع معدات الطائرة ما لم تصدر المحكمة قراراً بشأن المطالبة والضمانة الدولية.

المادة الثانية عشرة - التعاون في حالة الإعسار

١ – لا تنطبق أحكام هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (١) من المادة الثلاثين.

٢ – تتعاون المحاكم في أي دولة متعاقدة توجد فيها معدات الطائرة وفقاً لقانون تلك الدولة إلى أقصى حد ممكن مع المحاكم الأجنبية ومديري إجراءات الإعسار الأجانب في تنفيذ أحكام المادة الحادية عشرة.

المادة الثالثة عشرة - الترخيص بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير

١ – لا تنطبق أحكام هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (١) من المادة الثلاثين.

٢ – إذا أصدر المدين ترخيصاً غير قابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل، وطلب تصدير حسب الشكل المرفق بهذا البروتوكول وقدم هذا الترخيص إلى سلطة السجل لتسجيله فيجب تسجيل ذلك الترخيص على هذا النحو.

٣ – يكون الشخص الذي تم إصدار الترخيص لصالحه (الطرف المرخص له) أو من يعينه بشكل معتمد، هو الشخص الوحيد الذي يحق له مباشرة التدابير المحددة في الفقرة (١) من المادة التاسعة، ولا يجوز له أن يقوم بذلك إلا وفقاً للترخيص وقوانين وأنظمة سلامة الطيران المطبقة ولا يجوز للمدين إلغاء هذا الترخيص بدون موافقة مكتوبة من الطرف المرخص له، ويجب على سلطة السجل أن تشطب أي ترخيص من السجل بناء على طلب الطرف المرخص له.

٤ – تتعاون سلطة السجل والسلطات الإدارية لأخرى في الدول المتعاقدة على وجه السرعة مع الطرف المرخص له وتساعده في مباشرة التدابير المحددة في المادة التاسعة.

المادة الرابعة عشرة - تعديل
الأحكام الخاصة بالأولوية

١ – يكتسب مشتري إحدى معدات الطائرات بموجب بيع مسجل حقوقه على تلك المعدات محررة من أي ضمانة مسجلة فيما بعد ومحررة من أي ضمانة غير مسجلة حتى لو كان المشتري يعلم فعلياً بوجود الضمانة غير المسجلة.

٢ – يكتسب مشتري إحدى معدات الطائرات حقوقه عليها مع مراعاة أي ضمانة مسجلة في وقت حيازتها.

٣ – لا تتأثر ملكية محرك الطائرة أو أي حق آخر أو ضمانة تتعلق بتركيبة على الطائرة أو فكه منها.

٤ – تنطبق الفقرة (٧) من المادة ٢٩ من الاتفاقية على أي شيء بخلاف إحدى المعدات يكون مركباً على هيكل أو محرك طائرة أو طائرة هليكوبتر.

المادة الخامسة عشر - تعديل
الأحكام الخاصة بالإحالة

تسري الفقرة (١) من المادة ٣٣ من الاتفاقية كما لو كان ما يلي قد أضيف بعد الفقرة الفرعية (ب) مباشرة: و(ج) وأن يوافق المدين على الإحالة كتابة سواء تمت الموافقة أو لم تتم قبل الإحالة أو عرفت المحال إليه بالتحديد أو لم تعرفه.

المادة السادسة عشرة - الأحكام الخاصة بالمدين

١ – إذا لم يحدث إخلال بالالتزامات بالمعنى الوارد في المادة ١١ من الاتفاقية يكون للمدين حق التمتع واستعمال المعدات بدون منازع وفقاً للعقد إزاء كل من ما يلي:

أ – الدائن وحائز أي ضمانة يكون للمدين عليها حقوق محررة من كل ضمانة بموجب الفقرة ٤ من المادة ٢٩ من الاتفاقية أو بصفته المشتري بموجب الفقرة (١) من المادة الرابعة عشرة من هذا البروتوكول ولكن فقط إلى الحد الذي لا يكون المدين قد وافق فيه على خلال ذلك.

(ب) حائز أي ضمانة يخضع لها حق أو ضمان المدين وفقاً للفقرة ٤ من المادة ٢٩ من الاتفاقية أو بصفته المشتري، وفقاً للفقرة ٢ من المادة الرابعة عشرة من هذا البروتوكول ولكن فقط إلى الحد الذي يكون حائز الضمانة قد وافق عليه.

(٢) ليس في الاتفاقية أو في هذا البروتوكول ما يؤثر على مسؤولية الدائن على أي إخلال بالعقد بمقتضى القانون الواجب التطبيق بقدر ارتباط ذلك العقد بمعدات الطائرات.

الفصل الثالث
أحكام التسجيل المتعلقة
بالضمانات الدولية على معدات الطائرات

المادة السابعة عشرة - السلطة الإشرافية والمسجل

١ – السلطة الإشرافية هي الهيئة الدولية المعينة بقرار معتمد من المؤتمر الدبلوماسي المنعقد لاعتماد اتفاقية بشأن المعدات المنقولة وبروتوكول بشأن الطائرات.

٢ – إذا لم تتمكن الهيئة الدولية المشار إليها في الفقرة السابقة أو لم ترغب في العمل كسلطة إشرافية يعقد مؤتمر للدول الموقعة والمتعاقدة لتعيين سلطة إشرافية أخرى.

٣ – تتمتع السلطة الإشرافية ومسؤولوهاوموظفوها بالحصانة ضد الإجراءات القانونية أو الإدارية على النحو المحدد في القوانين المطبقة عليهم بصفتها هيئة دولية أو خلاف ذلك.
٤ – للسلطة الإشرافية أن تنشئ لجنة خبراء من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول الموقعة والمتعاقدة والذين يملكون المؤهلات والخبرات الضرورية وتكلفها بمهمة مساعدة السلطة الإشرافية في الاضطلاع بوظائفها.
٥ – يقوم المسجل الأول بتشغيل السجل الدولي لفترة خمس سنوات اعتباراً من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ. وبعد ذلك تعين السلطة الإشرافية المسجل أو تعيد تعيينه على فترات منتظمة كل خمس سنوات.

المادة الثامنة عشرة - اللائحة التنظيمية الأولى

تضع السلطة الإشرافية اللائحة التنظيمية الأولى بحيث تسري فور دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ.

المادة التاسعة عشرة - نقاط الدخول المحددة

١ – مع مراعاة الفقرة ٢ يمكن لأي دولة في أي وقت تعيين هيئة أو هيئات في إقليمها لتكون نقطة دخول أو نقاط دخول يجب أو يمكن أن ترسل عن طريقها إلى السجل الدولي ا لمعلومات اللازمة للتسجيل باستثناء تسجيل إشعار ضمانة وطنية أو حق أو ضمان في إطار المادة ٤٠ ينشأ بموجب قوانين دولة أخرى.
٢ – يمكن للتعيين الذي يتم في إطار الفقرة السابقة أن يسمح ، ولكن دون أن يلزم باستعمال نقطة الدخول أو نقاط الدخول فيما يتعلق بالمعلومات اللازمة في عمليات التسجيل بالنسبة لمحركات الطائرات.

المادة العشرون - تعديلات إضافية على أحكام السجل

١ – لأغراض الفقرة ٦ من المادة ١٩ من الاتفاقية تكون معايير البحث عن إحدى معدات الطائرات هو اسم صانعها والرقم المتسلسل للصانع ورمز طرازها مكملاً حسب الضرورة بالمعلومات الإضافية اللازمة لضمان تحديدها ويجب تحديد هذه المعلومات الإضافية في اللائحة التنظيمية.
٢ – لأغراض الفقرة ٢ من المادة ٢٥ من الاتفاقية، وفي ظل الظروف المبينة فيها، يجب على صاحب الضمانة الدولية المرتقبة المسجلة أو صاحب الإحالة المرتقبة المسجلة لضمانة دولية أو الشخص الذي سجل لصالحه بيع مرتقب أن يتخذ الإجراءات المتاحة له للعمل على شطب التسجيل في موعد اقصاه خمسة أيام عمل بعد استلام الطلب الوارد بيانه في تلك الفقرة.
٣ – تحدد الرسوم المشار إليها في الفقرة الفرعية ح من الفقرة ٢ من المادة ١٧ من الاتفاقية بحيث تغطي التكاليف المعقولة لإنشاء وتشغيل وتنظيم السجل الدولي والتكاليف المعقولة للسلطة الإشرافية والمرتبطة بالاضطلاع بالوظائف وممارسة السلطات وأداء المهام المذكورة في الفقرة ٢ من المادة ١٧ من الاتفاقية بحيث تغطي التكاليف المعقولة لإنشاء وتشغيل وتنظيم السجل الدولي، والتكاليف المعقولة للسلطة الإشرافية والمرتبطة بالاضطلاع بالوظائف وممارسة السلطات وأداء المهام المذكورة في الفقرة ٢ من المادة ١٧ من الاتفاقية.
٤ – يجب أداء المهام المركزية للسجل الدولي وإدارتها من جانب المسجل على مدار الساعة، ويجب تشغيل نقاط الدول المختلفة على الأقل خلال ساعات العمل في إقليم كل منها.
٥ – لا يقل حد التأمين أو الضمان المالي المشار إليه في الفقرة ٤ من المادة ٢٨ من الاتفاقية بالنسبة لكل حدث، عن القيمة القصوى لإحدى معدات الطائرة وفقاً لما تحدده السلطة الإشرافية.
٦ – ليس في الاتفاقية ما يمنع المسجل من الحصول على تأمين أو ضمان مالي يغطي الأحداث التي لا يكون المسجل مسؤولاً عنها بموجب المادة ٢٨ من الاتفاقية.

الفصل الرابع
الاختصاص
المادية الحادية والعشرون - تعديل أحكام الاختصاص

لأغراض المادة ٤٣ من الاتفاقية، ومع مراعاة المادة ٤٢ من الاتفاقية، تكون محكمة الدولة المتعاقدة مختصة أيضاً عندما تكون تلك الدولة هي دولة التسجيل وتكون المعدات على شكل طائرة هيلكوبتر أو هيكل طائرة.

المادة الثانية والعشرون - التنازل عن حصانة الاختصاص

١ – مع مراعاة أحكام الفقرة ٢ يتمتع بقوة الإلزام أي تنازل عن حصانة الاختصاص بالعلاقة إلى المحاكم المنصوص عليها في المادة ٤٢ أو المادة ٤٣ من الاتفاقية، أو فيما يختص بطرق انفاذ الحقوق والضمانات المتعلقة بإحدى معدات الطائرات بموجب الاتفاقية، وإذا استوفيت الشروط الأخرى لهذا الاختصاص أو الانفاذ، فهو يمنح الاختصاص ويسمح باللجوء إلى إجراءات النفاذ حسب الحالة.

٢ – يجب أن يكون أي رفع للحصانة بموجب الفقرة السابقة كتابة وأن يتضمن وصفاً لمعدات الطائرة.

الفصل الخامس
العلاقة باتفاقيات أخرى
المادة الثالثة والعشرون - العلاقة بالاتفاقية بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات

تجب هذه الاتفاقية بالنسبة لأي دولة متعاقدة تكون طرفاً في الاتفاقية بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، الموقعة في جنيف في ١٩ يونيو / حزيران ١٩٤٨، تلك الاتفاقية من حيث علاقتها بالطائرات، كما هي معرفة في هذا البروتوكول، وبمعدات الطائرات. إلا أن هذه الاتفاقية لا تجب اتفاقية جنيف فيما يتعلق بالحقوق أو الضمانات التي لا تشملها أو تؤثر فيها هذه الاتفاقية.

المادة الرابعة والعشرون - العلاقة باتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات

(١) تجب هذه الاتفاقية بالنسبة لأي دولة متعاقدة تكون طرفاً في اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات، الموقعة في روما في ٢٩ مايو / آيار ١٩٣٣، تلك الاتفاقية من حيث علاقتها بالطائرات، كما هي معرفة في هذا البروتوكول.

(٢) لأي دولة متعاقدة طرف في الاتفاقية المذكورة أعلاه أن تعلن في وقت التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، أنها لن تطبق هذه المادة.

المادة الخامسة والعشرون - العلاقة باتفاقية المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص بشأن التأجير التمويلي الدولي

تجب الاتفاقية اتفاقية المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص بشأن التأجير التمويلي الدولي، الموقعة في أوتاوا في ٢٨ مايو / آيار ١٩٨٨ ومن حيث علاقتها بمعدات الطائرات.

الفصل السادس
الأحكام الختامية
المادة السادسة والعشرون - التوقيع على البروتوكول أو التصديق عليه أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه

(١) يفتح باب التوقيع على هذا البروتوكول في كيب تاون في ١٦ نوفمبر / تشرين الثاني ٢٠٠١ للدول المشاركة في الموتمر الدبلوماسي لإقرار اتفاقية بشأن المعدات المنقولة وبروتوكول بشأن معدات الطائرات، المنعقد في كيب تاون من ٢٩ أكتوبر / تشرين الأول إلى ١٦ نوفمبر / تشرين الثاني ٢٠٠١، يفتح باب التوقيع على هذا البروتوكول بعد ١٦ نوفمبر / تشرين الثاني ٢٠٠١ لكل الدول في مقر المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص في روما إلى أن يبدأ سريانه وفقاً للمادة الثامنة والعشرين.

(٢) يخضع هذا البروتوكول للتصديق أو القبول أو الموافقة من الدول التي وقعت عليه.

(٣) لأي دولة لم توقع على هذا البروتوكول أن تنضم إليه في أي وقت.

(٤) يسري التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع وثيقة رسمية تفيد ذلك لدى جهة الإيداع.

(٥) لا يجوز لأي دولة تصبح طرفاً في هذا البروتوكول ما لم تكن أيضاً طرفاً في الاتفاقية أو أصبحت طرفاً فيها.

المادة السابعة والعشرون - منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي

(١) أي منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي تشكلها دول ذات سيادة وتمارس الاختصاص على أمور معينة يحكمها هذا البروتوكول، يجوز لها بالمثل أو توقع على هذا البرتوكول أو تقبله أو توافق عليه أو تنضم إليه. ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية في هذه الحالة حقوق وواجبات الدولة المتعاقدة يقدم اختصاصات تلك المنظمة بالأمور التي يحكمها هذا البروتوكول. وعندما يكون عدد الدول المتعاقدة مهماً في هذا البروتوكول، لا تحسب منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية كما لو كانت دولة متعاقدة بالإضافة إلى دولها الأعضاء من الدول المتعاقدة.

(٢) يجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية عند توقيعها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها أن تقدم إعلاناً إلى جهة الإيداع فيه الأمور التي يحكمها البروتوكول والتي أسندت إليها دولها الأعضاء الاختصاص بها. ويجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية أن تبادر فوراً إلى جهة الإيداع بأي تغيرات في توزيع اختصاصها المحدد في الإعلان المنصوص عليه في هذه الفقرة، بما في ذلك أي اختصاص جديد أسند إليها.

(٣) كل إشارة في هذا البروتوكول إلى «الدولة المتعاقدة» أو «الدول المتعاقدة» «الدولة الطرف» أو «الدول الأطراف» تنطبق بالتساوي على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية حيثما يتطلب السياق ذلك.

المادة الثامنة والعشرون - سريان مفعول البروتوكول

(١) يسري مفعول هذا البروتوكول في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام الثامنة، وذلك فيما بين الدول التي أودعت هذه الوثائق.

(٢) بالنسبة للدول الأخرى، يسري هذا البروتوكول في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

المادة التاسعة والعشرون - الوحدات الإقليمية

(١) إذا كان لدى إحدى الدول وحدات إقليمية تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بالنسبة إلى الأمور التي يتناولها هذا البروتوكول،

فلها في وقت التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذا البروتوكول يطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط، ولها أن تعدل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت.

(٢) يجب أن يشير ذلك الإعلان صراحة إلى الوحدات الإقليمية التي ينطبق عليها البروتوكول.

(٣) إذا لم تقدم الدولة المتعاقدة أي إعلان بموجب الفقرة (١)، يطبق هذا البروتوكول على كل الوحدات الإقليمية لتلك الدول.

(٤) عند قيام دولة متعاقدة بتوقيع نطاق هذا البروتوكول ليشمل وحدة واحدة أو أكثر من وحداتها الإقليمية، يمكن إصدار الإعلانات الصادرة المسموح بها بمقتضى هذا البروتوكول بالنسبة لكل وحدة من تلك الوحدات الإقليمية، وقد تختلف الإعلانات الصادرة بالنسبة لوحدة إقليمية واحدة عن تلك الصادرة بالنسبة لوحدة إقليمية أخرى.

(٥) إذا تم، بموجب إعلان صادر وفقاً للفقرة (١)، توسيع نطاق هذا البروتوكول ليشمل واحدة أو أكثر من الوحدات الإقليمية لدولة متعاقدة.

(أ) يعتبر المدين موجوداً في الدولة المتعاقدة في حالة واحدة فقط هي أن يكون مؤسساً أو مشكلاً بموجب قانون ساري المفعول في وحدة إقليمية تنطبق عليها الاتفاقية وهذا البروتوكول أو أن يكون له مكتب مسجل أو مقر قانوني أو مركز إداري أو مقر أعمال أو محل إقامة معتاد في وحدة إقليمية تنطبق عليها الاتفاقية وهذا البروتوكول.

(ب) كل إشارة إلى موقع المعدات في الدولة المتعاقدة هي إشارة إلى موقع المعدات في أي وحدة إقليمية تنطبق عليها الاتفاقية وهذا البروتوكول.

(ج) كل إشارة إلى السلطات الإدارية في تلك الدولة المتعاقدة تعتبر إشارة إلى السلطات الإدارية ذات الاختصاص في الوحدة الإقليمية التي تنطبق عليها الاتفاقية وهذا البروتوكول، وأي إشارة إلى السجل الوطني أو سلطة السجل في تلك الدولة المتعاقدة، تعتبر إشارة إلى سجل الطائرات الساري أو سلطة السجل ذات الاختصاص في الوحدة أو الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها الاتفاقية وهذا البروتوكول.

المادة الثلاثون - الإعلانات المتعلقة بأحكام معينة

(١) لأي دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، أنهها لن تطبق أي مادة أو أكثر من المواد الثامنة والثانية عشرة والثالثة عشرة من هذا البروتوكول.

(٢) لأي دولة متعاقدة أن تعلن في وقت التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أنها سوف تطبق كلياً أو جزئياً المادة العاشرة من هذا البرتوكول. إذا أعلنت أنها سوف تطبق الفقرة (٢) من المادة العاشرة فعلياً أن تحدد المادة المطلوبة فيها.

(٣) لأي دولة متعاقدة أن تعلن في وقت التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أنها سوف تطبق كلياً البديل (أ) أو أنها تطبق كلياً البديل (ب) من المادة الحادية عشرة، وإذا أعلنت ذلك فعليها أن تحدد أنواع إجراءات الإعسار، إن وجدت، التي ستطبق عليها البديل (أ) وأنواع إجراءات الإعسار، إن وجدت التي ستطبق عليها البديل (ب). وعلى الدولة التي تصدر إعلاناً بموجب هذه الفقرة أن تحدد المدة المطلوبة في المادة الحادية عشرة.

(٤) يجب أن تطبق محاكم الدول المتعاقدة المادة الحادية عشرة وفقاً للإعلان التي أصدرته الدولة المتعاقدة التي تمثل الاختصاص الأساسي بالإعسار.

(٥) لأي دولة متعاقدة أن تعلن، عند التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام أنها لن تطبق أحكام المادة الحادية والعشرين كلياً أو جزئياً. وفي حالة التطبيق الجزئي يجب أن يحدد الإعلان الشروط التي تطبق بمقتضاها المادة ذات الصلة، أو أن يحدد في غير تلك الحالة الأشكال الأخرى للتدابير المؤقتة التي سوف تطبق.

المادة الحادية والثلاثون - الإعلانات الصادرة بموجب الاتفاقية

تعتبر الإعلانات الصادرة بموجب الاتفاقية، بما في ذلك الإعلانات الصادر بموجب المواد ٣٩ و٤٠ و٥٠ و٥٣ و٥٤ و٥٥ و٥٧ و٥٨ و٦٠ من الاتفاقية، كأنها أصدرت أيضاً بموجب هذا البروتوكول، ما لم ينص على خلاف ذلك.

المادة الثانية والثلاثون - التحفظات والإعلانات

(١) لا يجوز إبداء أي تحفظات على هذا البروتوكول، ولكن يجوز تقديم الإعلانات المرخص بها بموجب المواد الرابعة عشر والتاسعة والعشرين والثلاثين والحادية والثلاثين والثالثة والثلاثين والرابعة والثلاثين وفقاً لهذه الأحكام.
(٢) أي إعلان أو إعلان لاحق أو سحب لإعلان يتم بموجب هذا البروتوكول يجب أن يبلغ كتابة إلى جهة الإيداع.

المادة الثالثة والثلاثون - الإعلانات اللاحقة

(١) لأي دولة طرف أن تصدر إعلاناً لاحقاً، بخلاف إعلان صادر بموجب المادة الحادية والثلاثين في إطار المادة ٦٠ من الاتفاقية، وذلك في أي وقت بعد تاريخ سريان هذا البروتوكول بالنسبة لتلك الدولة الطرف، بإبلاغ جهة الإيداع بذلك.
(٢) يسري أي إعلان لاحق كهذا في اليوم من الشهر الذي يلي انقضاء ستة أشهر على تاريخ تسلم جهة الإيداع لهذا الإبلاغ. وعند تحديد مدة أطول لسريان ذلك الإعلان، يسري الإعلان بعد انقضاء تلك المدة الأطول بعد تسلم جهة الإيداع للإبلاغ.
(٣) بالرغم من الفقرتين السابقتين، يستمر تطبيق هذا البروتوكول كما لو كانت هذه الإعلانات اللاحقة لم تصدر بالنسبة لجميع الحقوق والضمانات الناشئة قبل تاريخ سريان أي إعلان لاحق.

المادة الرابعة والثلاثون - سحب الإعلانات

(١) لأي دولة طرف أصدرت إعلاناً بموجب هذا البروتوكول، بخلاف إعلان صادر بموجب المادة الحادية والثلاثين في إطار المادة ٦٠ من الاتفاقية، أن تسحبه في أي وقت بإبلاغ رسمي مكتوب ترسله إلى جهة الإيداع ويسري هذا السحب في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ستة أشهر على تاريخ استلام جهة الإيداع لذلك الإبلاغ.
(٢) بالرغم من الفقرة السابقة، يستمر تطبيق هذا البروتوكول بالنسبة لجميع الحقوق والضمانات الناشئة قبل تاريخ ذلك السحب كما لو كان هذا السحب لم يصدر.

المادة الخامسة والثلاثون - النقض

(١) لأي دولة طرف أن تنقض هذا البروتوكول بإرسال إبلاغ مكتوب إلى جهة الإيداع.
(٢) يسري هذا النقض في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء اثني عشر شهراً من تاريخ استلام جهة الإيداع لذلك الإبلاغ.
(٣) بالرغم من الفقرتين السابقتين، يستمر تطبيق هذا البروتوكول على جميع الحقوق والضمانات الناشئة قبل تاريخ سريان ذلك النقض كما لو كان هذا النقض لم يصدر.

المادة السادسة والثلاثون - مؤتمرات المراجعات والتعديلات والمسائل ذات الصلة

(١) تعد جهة الإيداع في كل سنة أو في أي وقت تحتمه الظروف تقارير موجهة للدول الأطراف بخصوص الطريقة التي يتم بها التطبيق العملي للنظام الدولي الذي أنشأته الاتفاقية كما عدلها هذا البروتوكول. وعلى جهة الإيداع عند إعداد تلك التقارير أن تراعي تقارير السلطة الإشرافية بشأن نظام التسجيل الدولي.

(٢) بناء على طلب ما لا يقل عن خمسة وعشرين في المائة من الدول الأطراف تعقد جهة الإيداع من وقت إلى آخر، بالتشاور مع السلطة الإشرافية، مؤتمرات للمراجعة للدول الأطراف، وذلك للنظر فيما يلي:

(أ) التطبيق العملي للاتفاقية حسب تعديلها بهذا البروتوكول ومدى فاعليتها في تسهيل التمويل بضمان الأصول للمعدات المشمولة بأحكامها.

(ب) التفسير القضائي لأحكام هذا البروتوكول وتطبيق تلك الأحكام وكذلك التفسير القضائي للوائح التظيمية وتطبيقها.

(ج) تشغيل نظام التسجيل الدولي وأداة المسجل ورقابة السلطة الإشرافية على المسجل مع الأخذ في الاعتبار التقارير المقدمة من السلطة الإشرافية.

(د) ما إذا كان من المرغوب فيه إدخال أي تعديلات على هذا البروتوكول أو الترتيبات المتعلقة بالسجل الدولي.

(٣) يقتضي أي تعديل على هذا البروتوكول موافقة أغلبية الثلثين على الأقل من الدول المشاركة في المؤتمر المشار إليه في الفقرة السابقة، ويسري ذلك التعديل حينئذ بالنسبة للدول التي صدقت عليه أو قبلته أو وافقت عليه عندما تصدق عليه أو تقبله أو توافق عليه ثماني دول بموجب أحكام المادة السابعة والعشرون المتعلقة بسريان مفعوله.

المادة السابعة والثلاثون - جهة الإيداع ومهامها

(١) تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص المعين بوصفه جهة الإيداع بموجب هذا البروتوكول.

(٢) على جهة الإيداع.

(أ) إبلاغ الدول المتعاقدة بما يلي:

(١) كل توقيع جديد أو إيداع جديد لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام، تاريخ ذلك.

(٢) تاريخ سريان مفعول هذا البروتوكول.

(٣) كل إعلان صادر وفقاً لهذا البروتوكول، وتاريخه.

(٤) سحب أو تعديل أي إعلان، وتاريخه.

(٥) إبلاغ أي نقض لهذا البروتوكول، وتاريخ إيداع الإبلاغ وتاريخ سريان النقض.

(ب) إرسال نسخ طبق الأصل ومصدقة من هذا البروتوكول إلى جميع الدول المتعاقدة.

(ج) تزويد السلطة الإشرافية والمسجل بنسخة من كل وثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام مع تاريخ إيداعها، ونسخة من كل إعلان أو سحب إعلان أو تعديل إعلان، ونسخة من كل إبلاغ نقض مع تاريخ الإبلاغ، لكي تصبح المعلومات الواردة فيها متاحة بسهولة وبصورة كاملة.

(د) أداء المهام الأخرى المعتادة لجهات الإيداع.

إثباتاً لذلك قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذا البروتوكول.

حرر في كيب تاون في اليوم السادس عشر من شهر نوفمبر / تشرين الثاني من عام ألفين وواحد من نسخة أصلية واحدة

باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية والصينية، وتكون كل النصوص متساوية في الحجية، وتسري تلك الحجية بعد التحقق منها من قبل أمانة المؤتمر المشتركة بموجب تفويض رئيس المؤتمر خلال مدة تسعين يوماً من تاريخه من تطابق النصوص مع بعضها بعضاً.

نموذج الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل والتصدير (يدرج التاريخ)

إلى: (يدرج اسم سلطة السجل)

الموضوع: ترخيص غير قابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل ويطلب التصدير

إن الموقع أدناه هو (المشغل) (المالك)* المسجل يدرج اسم صانع هيكل الطائرة / طائرة هليوكبتر ورقم الطراز) بالرقم المتسلسل للصنع (يندرج الرقم المتسلسل للصانع) و(برقم) (بعلامة) التسجيل (يدرج رقم / علامة التسجيل) (مع جميع الملحقات والوحدات والقطع والمعدات المركبة أو المدمجة أو المضافة «الطائرة»).

* يوضع المصطلح الدال على معيار التسجيل الوطني ذي الصلة.

هذه الوثيقة هي ترخيص غير قابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل ويطلب التصدير صادر عن الموقع أدناه لصالح (يدرج اسم الدائن) (الطرف المرخص له) بمقتضى السلطة التي تخولها المادة (٢٤) من االاتفاقية ووفقاً لتلك المادة، يطلب الموقع أدناه ما يلي:

(١) الاعتراف بأن الطرف المرخص له، أو الشخص الذي تصدر له شهادة بأنه معين من جانبه، هو الشخص الوحيد الذي يحق له ما يلي:

(أ) العمل على شطب تسجيل الطائرة من (يدرج اسم سجل الطائرة) الذي تحفظ به (يدرج اسم سلطة التسجيل) لأغراض الفصل الثالث من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤.

(ب) العمل على تصدير الطائرة ونقلها مادياً من (يدرج اسم الدولة).

(٢) تأكيد بأن الطرف المرخص له، أو الشخص الذي تصدر له شهادة بأنه معين من جانبه، يجوز له اتخاذ الإجراء المحدد في البند (١) أعلاه على طلب مكتوب ودون موافقة الموقع أدناه، وأنه بناء على هذا الطلب تتعاون السلطات في (يدرج اسم الدولة) مع الطرف المرخص له بغية إنجاز هذا الإجراء بسرعة.

لا يجوز للموقع أدناه أن يلغي الحقوق التي أنشأتها هذه الوثيقة لصالح الطرف المرخص له إلا بموافقة مكتوبة من الطرف المرخص له.

يرجى الإفادة بموافقتكم على هذا الطلب وشروطه بتدوين ذلك على النحو الملائم في الخانة المخصصة لذلك أدناه وإيداع هذه الوثيقة لدى (يدرج اسم سلطة السجل)

(يدرج اسم المشغل/ المالك)

تمت الموافقة عليه وأودع في هذا اليوم

(يدرج التاريخ)

(تدرج التفاصيل التدوينية الملائمة)

من جانب (يدرج اسم الموقع)

بصفته: (تدرج وظيفة الموقع)

الوثيقة الختامية
للمؤتمر الدبلوماسي المنعقد لإقرار اتفاقية بشأن المعدات المنقولة
وبروتوكول بشأن معدات الطائرات
تحت رعاية
المنظمة الدولية للطيران المدني
والمنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص
في كيب تاون من ٢٩/١٠ إلى ٢٠٠١/١١/١٦

بناء على دعوة حكومة جمهورية جنوب افريقيا، اجتمع المفوضون لدى المؤتمر الدبلوماسي لإقرار اتفاقية بشأن المعدات المنقولة وبروتوكول بشأن معدات الطائرات المعقود في كيب تاون برعاية مشتركة بين المنظمة الدولية للطيران المدني والمنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص من ٢٩/١٠ إلى ٢٠٠١/١١/١٦ بغرض النظر في مشروع الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة ومشروع بروتوكول اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات الذين اعدتهما ثلاث دورات مشتركة بين لجنة قانونية فرعية تابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني بالإضافة إلى اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني ولجنة خبراء حكوميين تابعة للمنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص.

وكانت حكومات الدول التالية البالغ عددها ٥٩ دولة ممثلة في المؤتمر وقدمت أوراق اعتماد سليمة و مستوفية للشروط:

جمهورية أنغولا
جمهورية الارجنتين
أستراليا
مملكة البحرين
مملكة بلجيكا
جمهورية بنين
جمهورية بوتسوانا
الجمهورية الاتحادية البرازيلية
جمهورية بوروندي
جمهورية الكاميرون
كندا
جمهورية شيلي
جمهورية الصين الشعبية
جمهورية الكونغو
جمهورية كوستاريكا
جمهورية كوت ديفوار
جمهورية كوريا
الجمهورية التشيكية
جمهورية مصر العربية
جمهورية اثيوبيا الديموقراطية الاتحادية
جمهورية فنلندا

الجمهورية الفرنسية
جمهورية ألمانيا الاتحادية
جمهورية غانا
جمهورية اليونان
جمهورية الهند
جمهورية إيران الإسلامية
أيرلندا
الجمهورية الايطالية
جامايكا
اليابان
المملكة الاردنية الهاشمية
جمهورية كينيا
الجمهورية اللبنانية
مملكة ليسوتو
الجماهيرية العربية الليبية الاشتراكية الشعبية
جمهورية ملاوي
الولايات المكسيكية المتحدة
جمهورية ناميبيا
مملكة هولندا
جمهورية نيجيريا الاتحادية
سلطنة عُمان
جمهورية باكستان الإسلامية
جمهورية كوريا
الاتحاد الروسي
جمهورية سنغافورة
جمهورية جنوب أفريقيا
مملكة إسبانيا
جمهورية السودان
مملكة السويد
الاتحاد السويسري
مملكة تايلند
مملكة تونغا
جمهورية تركيا
جمهورية أوغندا
الإمارات العربية المتحدة

المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
جمهورية تنزانيا المتحدة
الولايات المتحدة الأمريكية
وكانت المنظمات الدولية التالية وعددها ١١ منظمة ممثلة بمراقبين:
اللجنة الأفريقية للطيران المدني
مجموعة العمل المعنية بالطيران
المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوركونترول)
الجماعة الأوروبية
مؤتمر لاهاي للقانون الخاص الدولي
الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا)
المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية
المنظمة الدولية للأقمار الصناعية المتحركة
مجموعة العمل المعنية بالشكك الحديدية
مجموعة العمل المعنية بالفضاء
الأمم المتحدة
وانتخب المؤتمر بالإجماع السيد ميدارد روتويجو رويلا ميرا (جنوب أفريقيا) رئيساً له وانتخب أيضاً بالإجماع نواب الرئيس التالية أسماؤهم:
النائب الأول للرئيس – السيد هارولد س. بورمان (الولايات المتحدة)
النائب الثاني للرئيس – السيد غور هو نغفنغ (الصين)
النائب الثالث للرئيس – السيد سليمان عيد (لبنان)
النائب الرابع للرئيس – السيد خوريو سلغادو غامافيليو (البرازيل)
النائب الخامس للرئيس – السيد جون أتوود (أستراليا)
وكانت أمانة المؤتمر المشتركة كما يلي:
عن المنظمة الدولية للطيران المدني:
الأمين العام – السيد لودفيغ فيبر، مدير الإدارة القانونية
الأمين التنفيذي – السيد سيلفيريو اشبينولا، مسؤول قانوني أول
نائب الأمين - السيد جييفانغ هوانغ، مسؤول قانوني
مساعد الأمين – السيد آري ياكوب، مسؤول قانوني
مسؤول عن المؤتمر – السيد ميشيل ج. بلانش، رئيس قسم المؤتمرات والخدمات المكتبية عن المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص:
الأمين العام – السيد هربرت كرونكي، الأمين العام.
الأمين التنفيذي – السيد مارتن ستانفورد، مسؤول أول عن البحوث
نائب الأمين ومسؤول عن المؤتمر – السيدة مارينا شنايدر، مسوولة عن البحوث
نائب الأمين – السيدة فردريك ميستر، مسؤولة عن البحوث
وقدم مسؤولون آخرون أيضاً من كلتا المنظمتين خدماتهم إلى المؤتمر.

وأنشأ المؤتمر لجنة عامة تتألف من جميع الدول الممثلة في المؤتمر، رأسها السيد أنتي ت. لينونين (فنلندا) واللجان التالية:

لجنة أوراق الاعتماد

الرئيس: السيدة جويس تومبسون (غانا)

الأعضاء:

كوستاريكا
غانا
عُمان
سنغافورة
إسبانيا

لجنة الصياغة:

الرئيس: الرئيس روي غود (المملكة المتحدة)

الأعضاء:

الأرجنتين
كندا
الصين
فرنسا
ألمانيا
جامايكا
اليابان
لبنان
المكسيك
نيجيريا
الاتحاد الروسي
جنوب أفريقيا
الإمارات العربية المتحدة
المملكة المتحدة
الولايات المتحدة

لجنة البنود الختامية:

الرئيس: السيد كينيث أ. راتري (جامايكا)

الأعضاء:

كندا
الصين
كوبا
مصر
فرنسا

جامايكا
كينيا
باكستان
المملكة العربية السعودية
السنغال
سنغافورة
السويد
سويسرا
الولايات المتحدة

واعتمد المؤتمر عقب مداولاته نص الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات.
وفي هذا اليوم فتح باب التوقيع في كيب تاون على الاتفاقية والبروتوكول المذكورين.
ويخضع نص الاتفاقية والبروتوكول المذكورين للتحقق منهما من قبل أمانة المؤتمر المشتركة في إطار تفويض رئيس المؤتمر خلال مدة تسعين يوماً من تاريخه واعتمد المؤتمر أيضاً بالإجماع القرارات التالية:

القرار رقم ١
بشأن النص الموحد للاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات

إن المؤتمر:

إدراكاً منه لأهداف الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات،

ورغبة منه في تسهيل تطبيق وتنفيذ الاتفاقية والبروتوكول.

وإذ يضع في اعتباره الفقرة (أ) من المادة (٦) من الاتفاقية والتي تنص على ضرورة قراءة وتفسير الاتفاقية والبروتوكول مجتمعين باعتبارهما وثيقة واحدة، وقد وافق على تكليف أمانة المؤتمر المشتركة المكونة من الأمانة العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) والأمانة العامة للمنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص (يونيدروا) يوضع نص موحد لتيسير تنفيذ القواعد الواردة في الاتفاقية والبروتوكول بطريقة سهلة على المنتفعين.

يقرر:

أن يحيط علماً بموجب هذا القرار بالنص الموحد للاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات، بصيغته الواردة في مرفق هذا القرار.

النص الموحد
للاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة
والبروتوكول بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات
الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة،
الموقعين في كيب تاون بتاريخ ١٦ نوفمبر/ تشرين الثاني ٢٠٠١

ملاحظة – تصدر هذه الوثيقة بصفة مستقلة باعتبارها وثيقة الايكاو رقم Doc ٩٧٩٥.

القرار رقم ٢
بشأن إنشاء السلطة الإشرافية
والسجل الدولي لمعدات الطائرات

إن المؤتمر قد اعتمد الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات.

وقد وضع في اعتباره الفقرة (١)، من المادة (٩) السابعة عشرة من البروتوكول.

وإذ يدرك الحاجة إلى الاضطلاع بأعمال تحضيرية بصدد إنشاء السجل الدولي بغية ضمان دخوله مرحلة التشغيل عند سريان الاتفاقية والبروتوكول.

وبالنظر إلى أن مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) قرر خلال دورته ١٦١، بناء على توصية صادرة عن الدورة الحادية والثلاثين للجنة القانونية، أن يقبل من حيث المبدأ الاضطلاع بدور السلطة الإشرافية للسجل الدولي لأغراض البروتوكول، وإرجاء اتخاذ قرارات أخرى بهذا الشأن إلى ما بعد انعقاد المؤتمر الدبلوماسي.

يقرر:

أن يدعو الإيكاو إلى قبول الاضطلاع بمهام السلطة الإشرافية عند سريان الاتفاقية والبروتوكول.

أن يدعو الإيكاو إلى إنشاء لجنة خبراء تتألف من أعضاء لا يزيد عددهم على ١٥ عضواً يعينهم مجلس الايكاو من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول الموقعة والمتعاقدة والبروتوكول ممن يتمتعون بالمؤهلات والخبرة الضرورية، ويسند إليهم مهمة مساعدة السلطة الإشرافية فور سريان الاتفاقية والبروتوكول.

أن ينشأ لجنة تحضيرية تعمل بتفويض كامل ريثما يبدأ سريان الاتفاقية والبروتوكول بوصفها سلطة إشرافية مؤقتة لإنشاء السجل الدولي، بإرشاد من مجلس الايكاو وتحت إشرافه. وتتألف هذه اللجنة التحضيرية من أشخاص يتمتعون بالمؤهلات والخبرة الضرورية ترشحهم الدول التالية أسماؤهم: الأرجنتين، البرازيل، كندا، الصين، كوبا، مصر، فرنسا، ألمانيا، الهند، أيرلندا، كينيا، نيجيريا، الاتحاد الروسي، السنغال، سنغافورة، سويسرا، جنوب أفريقيا، تونغا، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة.

أن يكلف اللجنة التحضيرية بأداء المهام التالية بإرشاد من المجلس وتحت إشرافه:

(١) أن تضمن إنشاء نظام التسجيل الدولي، طبقاً لإجراءات انتقاء موضوعية وشفافة ونزيهة، بحيث يصبح جاهزاً للتشغيل في موعد مستهدف هو سنة واحدة اعتباراً من إقرار الاتفاقية والبروتوكول، وعلى ألا يتجاوز ذلك الموعد وقت بدء سريان الاتفاقية والبروتوكول.

(٢) أن تضمن الاتصال والتنسيق الضروريين مع القطاع الخاص الذي سيكون من المنتفعين بالسجل الدولي.
(٣) العمل بصدد أي أمور أخرى تتعلق بالسجل الدولي حسب الاقتضاء لضمان إنشاء السجل الدولي.
أن بحث الدول المشاركة في هذا المؤتمر والأطراف المعنية من القطاع الخاص على أن تتيح في أقرب تاريخ ممكن، على أساس طوعي، التمويل الابتدائي الضروري لأداء مهام اللجنة التحضيرية والايكاور، المقررة بموجب الفقرتين السابقتين من منطوق هذا القرار، وإسناد مهمة إدارة هذه الأموال إلى الايكاو.

القرار رقم ٣
عملاً بأحكام المادة ٢ (٣) (ب) و(ج) من الاتفاقية

إن المؤتمر قد اعتمد، في المادة ٢ (٣) (ب) و(ج) من الاتفاقية، أحكاماً بشأن اعتماد بروتوكولين للمسائل التي تخص قاطرات وعربات السكك الحديدية وأصول الفضاء.

وإذ يعتبر أن البروتوكولين المذكورين سيطبقان مع شروط الاتفاقية، وأن من المتوقع أن يشملا أحكاماً مشابهة للأحكام الواردة في البروتوكول بشأن معدات الطائرات.

وإذ يرى أن قدراً كبيراً من التقدم قد أحرز في وضع البروتوكولين المذكورين وأن المؤتمر قد رحب بذلك التقدم.

وإذ يرى أن اكتمال البروتوكولين المذكورين يمكن أن يعود بفوائد جمة على المجتمع ككل، ولا سيما على الدول النامية.

وإذ يرى من المستصوب إشراك الدول على أوسع نطاق ممكن في عملية اعتماد البروتوكولين وإبقاء تكاليف ذلك الاعتماد في أدنى مستوى معقول.

يقرر:

أن يدعو الدول المتفاوضة للعمل على التعجيل باعتماد مشروعي البروتوكولين الجاري إعدادهما للمعدات المشمولة بالمادة ٢ (٣) (ب) و(ج) من الاتفاقية.

أن يدعو المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص (يونيدروا) إلى بذل مساعيها الحميدة لتيسير بلوغ هذا الهدف.

أن يدعو بونيدروا إلى إعطاء جميع الدول الأعضاء في يونيدروا والدول الأعضاء في الأمم المتحدة غير الأعضاء في يونيدروا فرصة المشاركة في التفاوض على البروتوكولين واعتمادها، وذلك بأقل التكاليف.

أن يدعو الهيئات المختصة التابعة ليونيدروا إلى النظر بصورة إيجابية في تنفيذ إجراءات عاجلة لاعتماد البروتوكولين المذكورين، ولا سيما النظر في جعل مدة المؤتمر الدبلوماسي اللازم لاعتمادها أقصر ما يمكن بما يتفق مع حاجة الدول إلى دراسة كل بروتوكول على النحو السليم.

القرار رقم ٤
بشأن تقديم المساعدة الفنية لتنفيذ واستخدام السجل الدولي

إن المؤتمر،
وقد وضع في اعتباره أهداف الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات ا لمنقولة والبروتوكول الملحق بالاتفاقية بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات.
ورغبة منه في تيسير تنفيذ الاتفاقية والبروتوكول وفي التعجيل بتنفيذ السجل الدولي واستخدامه.

يقرر:
أن يشجع جميع الدول المتفاوضة والمنظمات الدولية بالإضافة إلى أطراف القطاع الخاص مثل صناعة الطيران وصناعة المال، على أن تساعد الدول النامية المتفاوضة بأي طريقة ممكنة ولا سيما بتزويدها بالتجهيزات والدراية الفنية الضرورية لاستخدام السجل الدولي بحيث يتسنى لهذه الدول أن تستفيد من الاتفاقية والبروتوكول في أبكر وقت ممكن.

القرار رقم ٥
بشأن التعليق الرسمي على الاتفاقية وبروتوكول معدات الطائرات

إن المؤتمر،

بعد أن اعتمد الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات.

وإذ يعي ضرورة وجود تعليق رسمي على تلك النصوص كوسيلة لمساعدة هؤلاء الذين يطلب منهم العمل بتلك الوثائق، وإذ يقر بالاستخدام المتزايد للتعليقات من هذا النوع في سياق وثائق القانون التجاري الفنية الحديثة.

وإذ يضع في اعتباره أن التقرير المتضمن والتعليق (DCME-IP/2)، يتيح نقطة بداية صحيحة من أجل المزيد من التطوير لهذا التعليق الرسمي.

يقرر:

أن يطلب قيام رئيس لجنة الصياغة بإعداد مشروع تعليق رسمي على تلك النصوص، بتعاون وثيق مع أمانتي الايكاو واليونيدروا، وبالتنسيق مع رئيس اللجنة العامة ورئيس لجنة الأحكام الختامية، والمهتمين من أعضاء لجنة الصياغة والمراقبين الذين شاركوا في أعمالها.

أن يطلب تعميم ذلك المشروع من خلال الأمانتين على جميع الدول المتفاوضة وعلى المراقبين المشاركين في أقرب وقت ممكن عملياً بعد اختتام المؤتمر مع طلب التعليقات عليه.

أن يطلب قيام الأمانتين بإحالة نسخة نهائية منقحة للتعليق الرسمي إلى جميع الدول المتفاوضة والمراقبين المشاركين في أقرب وقت ممكن عملياً بعد اختتام المؤتمر.

وإثباتاً لذلك فإن المندوبين،

امتناناً منهم لحكومة جمهورية جنوب أفريقيا لدعوتها المؤتمر للانعقاد في جنوب أفريقيا ولكرم ضيافتها، وقعوا على هذه الوثيقة الختامية.

حررت في كيب تاون في اليوم السادس عشر من نوفمبر/ تشرين الثاني من عام ألفين وواحد من نسختين أصليتين كل منهما بستة نصوص رسمية هي العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانة. وتودع الاتفاقية والبروتوكول لدى المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص. وترسل هذه المنظمة نسخة مصدقة من كل وثيقة إلى كل من الحكومات المتفاوضة.

اتفاقية لاهاي

معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

مقدمة

أن الدول الأطراف في هذه المعاهدة .

مقدرين أن أفعال الاستيلاء غير المشروع أو ممارسة السيطرة على الطائرات وهي في حالة طيران يعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر ويؤثر تأثيرا خطيرا على تشغيل الخطوط الجوية ويزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني ،

مقدرين أن وقوع مثل هذه الافعال يعتبر من الأمور التي تثير قلقا بالغاً ،

مقدرين الحاجة الملحة إلى إيجاد قواعد مناسبة لمعاقبة مرتكبي مثل هذه الافعال بغية منع وقوعها ،

قد اتفقوا على ما يلي :

مادة (١)

أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران :

أ – يقوم بغير حق مشروع ، بالقوة أو التهديد باستعمالها أو باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الافعال ،

ب – يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال .

جـ – يعد مرتكبا لإحدى الجرائم (التي يطلق عليها فيما بعد «الجريمة») .

مادة (٢)

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة .

مادة (٣)

١ – فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران منذ اللحظة التي يتم فيها اغلاق كل أبوابها الخارجية عقب شحنها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة . وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤولياتها تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها .

٢ – لا تنطبق هذه المعاهدات على الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية أو الشرطة .

٣ – لا تنطبق هذه المعاهدة إلا إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة وذلك بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية .

٤ – لا تنطبق هذه المعاهدة على الحالات المبينة في المادة الخامسة إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة ومكان هبوطها الفعلي واقعين داخل إقليم نفس الدولة إذا كانت تلك الدولة إحدى الدول المشار إليها في المادة المذكورة .

٥ – على الرغم مما ورد بالفقرتين ٣، ٤ من هذه المادة فإن المواد ٦ ، ٧ ، ٨ ، ١٠ مهما كان مكان اقلاع

الطائرة أو مكان هبوطها الفعلي وذلك اذا وجد مرتكب الجريمة أو المتهم داخل اقليم دولة خلاف دولة تسجيل هذه الطائرة .

مادة (٤)

١ – على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من اجراءات تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجريمة فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي تكون قد ارتكب الركاب أو الطاقم من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وفي الأحوال الآتية :

(أ) عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة .

(ب) عندما تهبط الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة في اقليم تلك الدولة والمتهم ما يزال على متنها .

(جـ) إذا ارتكب الجريمة على متن طائرة مؤجرة إلى لمستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة له اقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .

٢ – تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من اجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في اقليمها ولا تقوم بتسليمه طبقا للمادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .

٣ – لا تستبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقا للقانون الوطني .

مادة (٥)

على الدول المتعاقدة التي تنشئ فيما بينها مؤسسات تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل طائرات تكون محلا لتسجيل مشترك أو دولي ، أن تحدد بالنسبة لكل طائرة – بالوسائل الملائمة – دولة من بينها يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي وتولي وظائف دولة التسجيل تحقيقا لأغراض هذه المعاهدة والمنظمة الدولية للطيران المدني بذلك وعلى الأخيرة ان تقوم بدورها بتعميم هذا الاخطار على كافة الدول الأطراف في هذه المعاهدة .

مادة (٦)

١ – على أي من الدول المتعاقدة التي يتواجد مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها في أراضيها ان تقوم بالقبض عليه أو تتخذ قبله الاجراءات الأخرى التي تكفل التحفظ عليه وذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تتطلب ذلك . ويتم القبض أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لأحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الاجراءات فقط إلى الوقت اللازم لإمكان القيام بالاجراءات الجنائية أو اجراءات التسليم .

٢ – على هذه الدولة أن تقوم فورا بعمل تحقيق أولي في الوقائع .

٣ – يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه وفقا للفقرة (١) من هذه المادة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يكون أحد رعاياها .

٤ – عند قيام أية دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقا لهذه المادة ، فعليها أن تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة ، والدولة المشار إليها في المادة الرابعة فقرة (١) جـ والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها ، وأية دولة أخرى ذات مصلحة إذا ما رأت ذلك مناسبا ، بحقيقة هذا الاجراء وبالظروف

التي دعت إلى اتخاذه، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولي طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة أن تبادر فوراً بإرسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبينا به ما إذا كانت تزمع مباشرة اختصاصها القضائي.

مادة (٧)

إذا لم تقم الدولة المتعاقدة بتسليم المتهم الذي وجد في أقليمها، فعليها – بدون استثناء أيا كان وبغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في أقليمها من عدمه – أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته.

وعلى هذه السلطات ان تتخذ قرارها بنفس الطريقة التي تتبع بشأن أية جريمة عادية أو جسيمة وذلك طبقا لقانون تلك الدولة.

مادة (٨)

١ – تعتبر الجريمة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة.

وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلا كإحدى الجرائم القابلة للتسليم.

٢ – إذا تطلبت دولة متعاقدة وجود قيام معاهدة تسليم كشرط لاجراء التسليم وتلقت طلبا للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار المعاهدة الحالية كأساس قانوني للتسليم وذلك فيما يتعلق بالجريمة. ويجري التسليم طبقا للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم.

٣ – على الدولة المتعاقدة التي لا تشترط لإجراء التسليم وجود معاهدة قائمة أن تعترف فيما بينها باعتبار الجريمة كإحدى الجرائم القابلة للتسليم وذلك مع مراعاة الشروط المنصوص عليها بقوانين الدولة المطلوب منها تسليم المتهم.

٤ – تعامل الجريمة – فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة – كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ولكن أيضا في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص القضائي طبقا للمادة ٤ فقرة ١.

مادة (٩)

١ – إذا وقع أي فعل من الأفعال المذكورة في المادة ١ (أ)، أو كان على وشك الوقوع، فعلى الدول المتعاقدة أن تتخذ كافة الاجراءات المناسبة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها.

٢ – على أية دولة متعاقدة تتواجد فيها الطائرة أو ركابها أو طاقمها تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة، وعليها كذلك اعادة الطائرة وبضائعها بدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانونا، وذلك في الأحوال المنصوص عليها في المادة ١ (أ).

مادة (١٠)

١ – على الدول المتعاقدة ان تقدم كل منها للأخرى أقصى ما يمكن من مساعدة فيما يتعلق بالاجراءات الجنائية المتخذة قبل الجرائم والأفعال الأخرى المنصوص عليها في المادة ٤ ، وفي جميع الحالات يطبق قانون الدولة المطلوب منها المساعدة .

٢ – لا تؤثر أحكام الفقرة (١) من هذه المادة على الالتزامات التي تفرضها أية معاهدة أخرى ثنائية او جماعية تنظم أو سوف تنظم – كليا أو جزئيا – المساعدات المتبادلة في المسائل الجنائية .

مادة (١١)

تقوم كل دولة متعاقدة وطبقا لقانونها الوطني بالتقرير لدى المنظمة الدولية للطيران المدني . وبأقصى سرعة ممكنة عن أية معلومات مناسبة تكون متوفرة لديها وتتعلق :

أ – بالظروف الخاصة بالجريمة .

ب – بالاجراءات المتخذ طبقا للمادة(٩) .

جـ – بالاجراءات المتخذة قبل مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها وعلى وجه الخصوص النتائج المتعلقة بأي اجراء من إجراءات التسليم أو الاجراءات القانونية الأخرى .

مادة (١٢)

١ – إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة يتعذر تسويته عن طريق المفاوضات ، يحال إلى التحكيم وذلك بناء على طلب أي من هذه الدول . وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة إلى التحكيم ، فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب وفقا لنظام المحكمة المذكورة .

٢ – يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه المعاهدة أو الانضمام إليها عدم التزاماتها بالفقرة السابقة ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة السابقة قبل أي دولة معاقدة تكون قد قامت باجراء مثل هذا التحفظ .

٣ – يجوز لأية دولة متعاقدة تكون قد أجرت تحفظا طبقا للفقرة السابقة ان تسحب هذا التحفظ في أي وقت عن طريق ارسال اخطار بذلك إلى دول الإيداع .

مادة (١٣)

١ – تفتح هذه المعاهدة للتوقيع عليها في لاهاي اعتبارا من ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ بالنسبة للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في لاهاي في الفترة من ١ إلى ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ (المشار إليه فيما بعد بمؤتمر لاهاي) . وتفتح بعد ٣١ ديسمبر ١٩٧٠ لجميع الدول للتوقيع عليها في موسكو ولندن وواشنطن .

ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه المعاهدة قبل دخولها إلى حيز النفاذ طبقا للفقرة (٣) من هذه المادة أن تنضم إليها في أي وقت .

٢ – تكون هذه المعاهدة محلا للتصديق عليها من جانب الدول الموقعة . تودع وثائق التصديق والانضمام لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والمملكة المتحدة البريطانية العظمى وايرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية التي تم تعيينها في هذه المعاهدة كحكومة إيداع .

٣ – تدخل هذه المعاهدة حيز النفاذ بعد ثلاثين يوما من تاريخ إيداع وثائق تصديق عشرة دول موقعة على هذه المعاهدة تكون قد اشتركت في مؤتمر لاهاي .

٤ – تسري هذه المعاهدة بالنسبة للدول الأخرى اعتبارا من تاريخ دخولها حيز النفاذ طبقا للفقرة ٣ من هذه المادة أو بعد ثلاثين يوما لاحقة على تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو انضمامها أيهما أبعد .

٥ – تقوم حكومات الايداع في أسرع وقت باخطار الدول الموقعة والمنضمة بتاريخ كل توقيع وتاريخ ايداع أي وثيقة تصديق أو انضمام وتاريخ دخول المعاهدة إلى حيز النفاذ وكذلك أية اشعارات أخرى .

٦ – تقوم حكومات الايداع بتسجيل هذه المعاهدة بمجرد دخولها إلى حيز النفاذ وذلك طبقا للمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة والمادة ٨٣ من معاهدة الطيران المدني والدولي (شيكاغو ١٩٤٤) .

مادة (١٤)

١ – يجوز لأية دولة متعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار مكتوب يوجه إلى حكومات الايداع .

٢ – يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد مضى ستة أشهر اعتبارا من تاريخ تسلم حكومات الايداع للاخطار .

اثباتا لذلك وقع المفوضون الموقعون فيما يلي بما لهم من تفويض من حكوماتهم هذه المعاهدة .

حرر في لاهاي ، في اليوم السادس عشر من ديسمبر سنة ألف وتسعمائة وسبعون من ثلاث نسخ أصلية حررت كل منها بأربعة لغات رسمية الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية .

مرسوم بالقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر في ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ،
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور،
وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور،
وبناء على عرض وزير الخارجية،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،
اصدرنا القانون الآتي نصه :

مادة (١)

الموافقة على الانضمام إلى معاهدة قمع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات المعقودة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠ والتي وقعتها الكويت في موسكو بتاريخ ٢٨ يونيو سنة ١٩٧١ ولندن بتاريخ ١٣ يوليو سنة ١٩٧١ وواشنطن بتاريخ ٢١ يوليو سنة ١٩٧١ والمرافقة والنصوص الملحقة لهذا القانون.

مادة (٢)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون،
ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر السيف في : ٢ جمادي الآخرة ١٣٩٩هـ
الموافق : ٢٩ أبريل ١٩٧٩م

Decree-Law No. (19) of Year 1979 About Approving The La Hague Convention For The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft

Following perusal of the Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1396AH. corresponding to 29th August 1976 on revising the Constitution,

Article 70 (Second Para) of the Constitution,

Pursuant to the proposal of the Foreign Minister,

And after the approval of Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved to join the Convention of the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft held in La Hague on 16th December, 1970 which was signed by Kuwait in Moscow on 28th June 1971, in London on 13th July 1971 and in Washington on 21st July 1971, the texts of which are attached to this Law.

Article (2)

All the ministers, each in his jurisdiction, shall implement this Law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Sief Palace on: 2nd Jumada II 1399AH.
Corresponding to: 29th April 1979AD.

مذكرة إيضاحية
للمرسوم بالقانون الخاص بالموافقة على
معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٠
بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على
الطائرات

بتاريخ ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠ وقعت الدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في لاهاي معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وقد نصت المادة ١٣ من هذه المعاهدة على دخولها حيز النفاذ بعد ثلاثين يوما من تاريخ إيداع وثائق التصديق عليها من عشرة دول موقعة عليها من الدول المشتركة في مؤتمر لاهاي يجوز لأية دولة لم توقع على هذه المعاهدة قبل دخولها إلى حيز النفاذ أن تنضم إليها في أي وقت بالتوقيع في مدن الايداع وهي موسكو ولندن وواشنطن.

وتهدف هذه المعاهدة إلى محاربة ظاهرة الارهاب الدولي الذي تفشى في الآونة الأخيرة، ونظرا لأن الجمعية العمومية للأمم المتحدة قد أصدرت عدة قرارات دعت فيها إلى الانضمام إلى هذه المعاهدة، كما ناشد مجلس جامعة الدول العربية الدول التي لم تنضم إلى هذه المعاهدة بالاسراع بالانضمام إليها فقد وقعتها الكويت في دول الايداع الثلاثة وهي موسكو بتاريخ ٢٨/ ٦/ ١٩٧١ ولندن بتاريخ ١٣ يوليو سنة ١٩٧١ وواشنطن بتاريخ ٢١ يوليو سنة ١٩٧١.

وقد عرفت المادة الأولى من هذه المعاهدة جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وهي الاستيلاء بالقوة أو بالتهديد على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها، وقضت المادة الثانية منها بأن تتعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة بأن

Explanatory Memorandum For The Decree-Law Approving The La Hague Convention of Year 1970 Concerning The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft

On 16th December 1970, the member states of the International Conference for Sky Law convened in La Hague and signed the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. Article (13) of this Convention stated that it shall enter in force Thirty days after the deposit of ratification documents by Ten states parties to the La Hague Conference, and stated that any country which did not sign the Convention may join the Convention before it enters into force by signing in any of the deposit cities i.e. Moscow, London and Washington.

This Convention aims at fighting the international terrorism phenomenon which recently expanded. Due to the fact that the United Nations General Assembly issued many resolutions calling for joining this Convention and that the Council of the Arab League of States called upon the countries which did not join the convention to rush in joining it, the State of Kuwait signed the Convention in the three deposit cities i.e., Moscow on 28th June 1971, London on 13th July 1971 and Washington on 21st July 1971.

The First article of this convention defined the crime of Unlawful Seizure of Aircraft as the seizure by force or the attempt to seize the aircraft. The second article stated that each Contracting State undertakes to make the offence punishable

by severe penalties in their respective laws.

The Third article defined the scope of applying the convention that it should not be applied unless the aircraft is in flight. It shall not be applicable to the military, customs or police aircrafts unless the take off or landing actual venue falls outside the filed of the country in which the aircraft is registered.

The Fourth article of the convention states that each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction when the offence is committed on board an aircraft registered in that State and when the aircraft on board of which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board and the offender is not extradited according to the provisions of this convention.

The Sixth article obligates the Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, to take him into custody, makes the preliminary investigation and shall promptly report its findings to the aircraft registration country and the country of the offender.

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obligated, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution (Article 7).

The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them (Article 8).

تجعل العقوبة في قوانينها على هذه الجريمة عقوبة مشددة.

وحددت المادة الثالثة نطاق تطبيق هذه المعاهدة بأنها لا تطبق على الطائرة الا وهي في حالة طيران ولا تطبق على الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية والشرطة كما لا تطبق الا إذا كان مكان اقلاع الطائرة أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج دولة تسجيل الطائرة.

كما ألزمت المادة الرابعة الدول الموقعة بأن تتخذ الاجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة فيها وعندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليمها والمتهم مازال على متنها وفي حالة تواجد المتهم على اقليمها وعدم قيامها بتسليمه طبقا لأحكام هذه المعاهدة.

وأوجبت المادة السادسة على الدولة التي يتواجد في أراضيها المتهم بارتكاب الجريمة ان تقوم بالقبض عليه وعمل تحقيق أولي في الوقائع وان تخطر بذلك دولة تسجيل الطائرة والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها.

وإذا لم تقم الدولة التي قبض فيها على المتهم بتسليمه فعليها أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته (مادة ٧).

وتعتبر هذه الجريمة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة كما تتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أي معاهدة تسليم تعقد مستقبلا (مادة ٨).

ودعت المادة التاسعة الدول المتعاقدة إلى اتخاذ الاجراءات المناسبة لاعادة السيطرة على

الطائرة لقائدها الشرعي في حالة وقوع الجريمة وإلى تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة .

وألزمت المادة ١١ الدول المتعاقدة بالتقرير لدى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بالمعلومات الخاصة بالجريمة والاجراءات المتخذة .

ولما كانت هذه الاتفاقية تتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة ، فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقا لاحكام الدستور .

The Ninth article called upon the Contracting States to take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful Captain or to preserve his control of the aircraft and to facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable.

Article (11) obligates the Contracting States to report to the Council of the International Civil Aviation Organization IACO as promptly as possible any relevant information concerning circumstances of the offence and the measures taken.

Since this Convention includes obligations to amend the existing laws, the attached Draft-Law has been prepared for approval in accordance with the provisions of the Constitution.

معاهدة
قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني

* ان الدول الأطراف في هذه المعاهدة . .

مقدرين أن الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر ، وتؤثر تأثيرا خطيرا على تشغيل الخدمات الجوية ، وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني ،

مقدرين أن وقوع مثل هذه الأفعال يعتبر من الأمور التي تثير قلقا بالغا ،

مقدرين الحاجة الملحة إلى إيجاد قواعد مناسبة لمعاقبة مرتبكي مثل هذه الأفعال بغية منع وقوعها ،

* قد اتفقوا على ما يلي :

مادة (١)

١ - يعد مرتكبا لجريمة أي شخص بغير حق مشروع ومتعمدا :

أ - يقوم بأحد أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من المحتمل أن يعرض هذا العمل سلامة هذه الطائرة للخطر ، أو

ب - يدمر طائرة في الخدمة أو يتسبب في أضرار لمثل هذه الطائرة بحيث تجعلها غير صالحة للطيران أو من المحتمل أن تشكل خطورة على سلامتها أثناء الطيران ، أو

جـ - يضع أو يتسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة بأية وسيلة كانت بحيث من المحتمل أن تدمر هذه الطائرة أو تصيبها بالضرر الذي يجعلها غير صالحة للطيران أو يتسبب في حدوث أضرار لها من المحتمل أن تشكل خطورة على سلامتها أثناء الطيران ، أو

د - يدمر أو يتلف معدات تسهيلات ملاحة جوية أو يتدخل في عملياتها إذا كان أي من مثل هذه الأفعال يعرض للخطر سلامة طائرة في حالة طيران ، أو

هـ - يبلغ معلومات يعرف أنها غير صحيحة من شأنها أن تعرض سلامة طائرة في حالة طيران للخطر .

٢ - يعد مرتكبا لجريمة أيضا أي شخص إذا :

أ - حاول أن يرتكب أي من الجرائم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ، أو

ب - يكون شريكا للشخص الذي يرتكب أو حاول أن يرتكب أي من هذه الجرائم

مادة (٢)

فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة :

١ - تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي تغلق فيها أبوابها الخارجية بعد الصعود حتى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب للنزول منها وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الطائرة مستمرة في حالة طيران حتى تتسلم السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة والأشخاص أو الممتلكات على متنها ،

٢ – تعتبر الطائرة في الخدمة من بداية تحضيرها قبل الرحلة بواسطة موظفي الخدمة الأرضية أو بواسطة طاقمها لرحلة معينة إلى ما بعد مرور أربعة وعشرون ساعة على هبوطها، وفي كل الحالات فإن فترة الخدمة تمتد لتشمل كل الفترة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران كما هي معرفة في الفقرة (أ) من هذه المادة.

مادة (٣)

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعاقب الجرائم المذكورة في المادة الأولى بعقوبات مشددة.

مادة (٤)

١ – لا تنطبق هذه المعاهدة على طائرة مستخدمة في خدمات حربية وجمركية أو بوليسية

٢ – تطبق هذه المعاهدة على الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(جـ) و(هـ) من الفقرة (١) من المادة الأولى بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية إذا:

(أ) ما وقع مكان هبوط أو اقلاع الطائرة سواء الحقيقي أو المقصود خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة، أو

(ب) ارتكبت الجريمة في إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة.

٣ – على الرغم مما ورد في الفقرة (٢) من هذه المادة، تطبق هذه المعاهدة أيضا على الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(جـ) و(هـ) من الفقرة (١) من المادة الأولى إذا ما تواجه مرتكبها أو المتهم بارتكابها في إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة.

٤ – لا تطبق هذه المعاهدة بالنسبة للدول المذكورة في المادة التاسعة وعلى الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(جـ) و(هـ) من الفقرة (١) من المادة الأولى إذا ما كانت الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (٢) من هذه المادة تقع داخل نفس الدولة التي تعتبر أحد هذه الدول المشار إليها في المادة التاسعة إلا إذا ارتكبت الجريمة أو تواجد مرتكبها أو المتهم بارتكابها في إقليم دولة أخرى غير هذه الدولة.

٥ – تطبق هذه المعاهدة على الحالات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة (١) من المادة الأولى إذا ما كانت التسهيلات للملاحة الجوية مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية.

٦ – تطبق أيضا أحكام الفقرات (٢) و(٣) و(٤) و(٥) من هذه المادة على الحالات المنصوص عليها في الفقرة (٢) من المادة الأولى.

مادة (٥)

١ – على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من اجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات التالية:

أ – عندما ترتكب الجريمة في إقليم هذه الدولة،

ب – عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في هذه الدولة،

جـ – عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في اقليمها وما زال المتهم بارتكابها على متنها ،

د – عندما ترتكب جريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقمها إلى مستأجر يقع المركز الرئيسي لأعماله أو إقامته الدائمة – إذا لم يكن له مركز أعمال – في هذه الدولة .

٢ – تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من إجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجرائم المذكورة في المادة الأولى فقرة (١) – (أ) و(ب) و(جـ) وفي المادة الأولى فقرة (٢) طالما كانت هناك علاقة بين هذه الفقرة وهذه الجرائم في الحالة التي يتواجد فيها المتهم بارتكابها في أقليمها ولن تقوم بتسليمه طبقا للمادة الثامنة لأي من الدول المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة .

٣ – لا تستبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقا للقانون الوطني .

مادة (٦)

١ – على أي من الدول المتعاقدة التي يتواجد مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها في اقليمها أن تقوم بالقبض عليه أو تتخذ قبله الاجراءات الأخرى التي تكفل التحفظ عليه وذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تتطلب ذلك . ويتم القبض أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لاحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الاجراءات فقط إلى الوقت اللازم لإمكان القيام بالاجراءات الجنائية أو اجراءات التسليم .

٢ – على هذه الدولة أن تقوم فورا بعمل تحقيق أولي في الوقائع .

٣ – يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه وفقا للفقرة (١) من هذه المادة في الاتصال فورا بأقرب ممثل للدولة التي يكون أحد رعاياها .

٤ – عند قيام أية دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقا لهذه المادة ، فعليها أن تخطر فورا الدول المشار إليها في المادة الخامسة فقرة (١) والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها وأية دولة أخرى ذات مصلحة إذا ما رأت ذلك مناسبا ، بحقيقة هذا الاجراء وبالظروف التي دعت إلى اتخاذه ، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولي طبقا للفقرة (٢) من هذه المادة أن تبادر فورا بارسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبينا به ما إذا كانت تزمع مباشرة اختصاصها القضائي .

مادة (٧)

إذا لم تقم الدولة المتعاقدة التي وجد المتهم في إقليمها بتسليمه ، فعليها – بدون استثناء أيا كان وبغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليمها من عدمه – أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته – وعلى هذه السلطات أن تتخذ قرارها بنفس الطريقة التي تتبع بشأن أية جريمة ذات طابع جسيم طبقا لقانون تلك الدولة .

مادة (٨)

١ – تعتبر الجرائم من الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أية معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة . وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجرائم في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلا كجرائم قابلة للتسليم .

٢ – إذا تلقت دولة متعاقدة – تشترط وجوب قيام معاهدة تسليم لإجراء التسليم – طلبا من دولة

متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار هذه المعاهدة كأساس قانوني للتسليم وذلك فيما يتعلق بالجرائم. ويجري التسليم طبقا للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم.

٣ – على الدول المتعاقدة التي لا تشترط لإجراء التسليم وجود معاهدة قائمة أن تعترف فيما بينها بـا عتبا ر الجرائم من الجرائم القابلة للتسليم مع مراعاة الشروط المنصوص عليها.

٤ – تعامل كل من الجرائم – فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة – كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ولكن أيضا في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص القضائي طبقا للمادة الخامسة الفقرة (أ)، (ب)، (جـ)، (د).

مادة (٩)

على الدول المتعاقدة التي تؤسس منظمات تشغيل نقل جوي مشترك أو وكالات تشغيل دولية والتي تشغل طائرة تخضع لتسجيل مشترك أو دولي، أن تحدد بالنسبة لكل طائرة – بالوسائل الملائمة – دولة من بينها يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي وتولي وظائف دولة التسجيل تحقيقا لأغراض هذه المعاهدة واخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك والتي تقوم بدورها بتعميم هذا الاخطار على كافة الدول الأطراف في هذه المعاهدة.

مادة (١٠)

١ – على الدول المتعاقدة – طبقا للقوانين الدولية والوطنية – أن تجتهد في اتخاذ الاجراءات العملية التي من شأنها منع وقوع الجرائم المذكورة في المادة الأولى.

٢ – عندما يتم تأخر رحلة أو إيقافها بسبب ارتكاب إحدى الجرائم المذكورة في المادة الأولى فعلى الدولة المتعاقدة التي تتواجد في إقليمها الطائرة أو ركابها أو طاقمها تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة، وعليها كذلك إعادة الطائرة وبضائعها بدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانونا.

مادة (١١)

١ – على الدول المتعاقدة أن تقدم كل منها للأخرى أقصى ما يمكن من مساعدة فيما يتعلق بالاجراءات الجنائية المتخذة قبل الجرائم. وفي جميع الحالات يطبق قانون الدولة المطلوب منها المساعدة.

٢ – لا تؤثر احكام الفقرة (١) من هذه المادة على الالتزامات التي تفرضها أية معاهدة أخرى ثنائية أو جماعية تنظم أو سوف تنظم – كليا أو جزئيا – المساعدات المتبادلة في المسائل الجنائية.

مادة (١٢)

إذا ما كان لدى إحدى الدول المتعاقدة من الأسباب ما يجعلها تعتقد بأن إحدى الجرائم المذكورة في المادة الأولى سوف ترتكب، فعليها – طبقا لقانونها الوطني – إبلاغ أية معلومات لديها متعلقة بذلك إلى هؤلاء الدول التي تعتقد بأنها سوف تكون الدول – المذكورة في المادة الخامسة الفقرة (١).

مادة (١٣)

تقوم كل دولة متعاقدة طبقا لقانونها الوطني بالتقرير لدى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني . وبأقصى سرعة ممكنة عن أية معلومات مناسبة تكون متوفرة لديها وتتعلق :

(أ) بالظروف الخاصة بالجريمة .

(ب) بالإجراء المتخذ طبقا للمادة العاشرة فقرة (٢) .

(جـ) بالإجراءات المتخذة قبل مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها وعلى وجه الخصوص النتائج المتعلقة بأي إجراء من إجراءات التسليم أو الإجراءات القانونية الأخرى .

مادة (١٤)

١ – إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة يتعذر تسويته عن طريق المفاوضات، يحال إلى التحكيم بناء على طلب أي من هذه الدول . وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في خلال ستة شهور من تاريخ طلب الإحالة إلى التحكيم فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب وفقا لنظام المحكمة المذكورة .

٢ – يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه المعاهدة أو الإنضمام إليها عدم التزامها بالفقرة السابقة، ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة السابقة قبل أية دولة متعاقدة تكون قد قامت بإجراء مثل هذا التحفظ .

٣ – يجوز لأية دولة متعاقدة تكون قد أجرت تحفظا طبقا للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت عن طريق إرسال إخطار بذلك إلى حكومات الايداع .

مادة (١٥)

١ – تفتح هذه المعاهدة للتوقيع عليها في مونتريال اعتبارا من ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ – للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال في الفترة من ٨ إلى ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ (المشار إليه فيما بعد بمؤتمر مونتريال) وتفتح بعد ١٠ أكتوبر ١٩٧١ لجميع الدول للتوقيع عليها في موسكو ولندن وواشنطن . ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه المعاهدة قبل دخولها إلى حيز النفاذ طبقا للفقرة (٣) من هذه المادة أن تنضم إليها في أي وقت .

٢ – تكون هذه المعاهدة محلا للتصديق عليها من جانب الدول الموقعة، وتودع وثائق التصديق والانضمام لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والمملكة المتحدة بريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية التي تم تعيينها في هذه المعاهدة كحكومات ايداع .

٣ – تدخل هذه المعاهدة حيز النفاذ بعد ثلاثين يوما من تاريخ ايداع وثائق تصديق عشرة دول موقعة على هذه المعاهدة تكون قد اشتركت في مؤتمر مونتريال .

٤ – تسري هذه المعاهدة بالنسبة لدول الأخرى اعتبارا من تاريخ دخولها حيز النفاذ طبقا للفقرة (٣) من هذه المادة أو بعد ثلاثين يوما لاحقه على تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو انضمامها أيهما أبعد .

٥ – تقوم حكومات الايداع في أسرع وقت باخطار الدول الموقعة والمنضمة بتاريخ كل توقيع وتاريخ ايداع أي وثيقة تصديق أو انضمام وتاريخ دخول المعاهدة إلى حيز النفاذ وكذلك أية اشعارات أخرى .

٦ – تقوم حكومات الإيداع بتسجيل هذه المعاهدة بمجرد دخولها إلى حيز النفاذ وذلك طبقا للمادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحدة والمادة (٨٣) من معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤).

مادة (١٦)

١ – يجوز لأية دولة متعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار مكتوب يوجه إلى حكومات الإيداع.

٢ – يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد مضي ستة أشهر اعتبارا من تاريخ تسلم حكومات الايداع للاخطار.

اثباتا لذلك وقع المفوضون الموقعون فيما يلي بما لهم من تفويض من حكوماتهم هذه المعاهدة.

حرر في مونتريال في اليوم الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ألف وتسعمائة وواحد وسبعون من ثلاثة نسخ أصلية حررت كل منها بأربعة لغات رسمية الإنجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية.

مرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور،
وعلى المادة ٧٠ الفقرة الثانية من الدستور،
وبناء على عرض وزير الخارجية،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،
أصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة أولى

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال سنة ١٩٧١ والمرافقة لهذا القانون.

ثانية

مادة أولى

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في: ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩هـ
الموافق: ٩ أكتوبر ١٩٧٩م

Decree-Law No. (62) of Year 1979 Approving The Joining of The State of Kuwait To The Convention Of The Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Civil Aviation

Following perusal of the Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1396AH. corresponding to 29th August 1976 on revising the Constitution,

Article 70 (Second Para) of the Constitution,

Upon the proposal of the Minister of Foreign Affairs, and

Following the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of Kuwait to join the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed in Montreal in year 1971, which text is attached to this law.

Article (2)

All the ministers, each within his respective jurisdiction, must implement this law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs
Salem Al-Jaber

Issued at the Sief Palace on: 18th Thulqida 1399AH.
Corresponding to: 9th October 1979AD.
(Published in Issue No. 1271 of the official gazette on 21/10/1979AD.)

* نشر بالعدد: ١٢٧١ من الجريدة الرسمية في ١٩٧٩/١٠/٢١م.

مذكرة إيضاحية
للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني

رغبة من الدول في قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني باعتبار أن مثل هذه الأفعال تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤثر تأثيراً خطيراً على تشغيل الخدمات الجوية وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني، فقد حررت في مونتريال بتاريخ ١٩٧١/ ٩/ ٢٣ معاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني.

وقد حددت المادة الأولى من هذه المعاهدة الجرائم التي تدخل في نطاق تطبيق هذه المعاهدة.

وبينت المادة (٢) أنه فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة فإن الطائرة تعتبر في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي تغلق فيها أبوابها الخارجية بعد الصعود حتى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب للنزول منها، وأن الطائرة تعتبر في الخدمة من بداية تحضيرها قبل الرحلة بواسطة موظفي الخدمة الأرضية أو بواسطة طاقمها إلى ما بعد مرور أربعة وعشرين ساعة على هبوطها.

وألزمت المادة (٣) من المعاهدة كل دولة طرف فيها بأن تعاقب مرتكبي الجرائم التي تدخل في نطاق تطبيق هذه المعاهدة بعقوبات مشددة.

وبينت المادة (٤) حالات انطباق هذه المعاهدة وحالات عدم انطباقها.

وتناولت المواد من ٥ إلى ١٣ اجراءات القبض والتسليم والإجراءات الجنائية الأخرى التي تتخذ ضد مرتكبي إحدى الجرائم التي تدخل في نطاق تطبيق المعاهدة واختصاص الدول المتعاقدة في هذا المجال.

ونظمت المادة (١٤) من الاتفاقية حالة قيام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف فيها حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة، فقضت بإحالة هذا النزاع إلى التحكيم بناء على طلب أي من هذه الدول.

وبينت المادة (١٥) إجراءات التوقيع والانضمام إلى هذه المعاهدة.

وقضت المادة (١٦) من المعاهدة بأنه يجوز لأية دولة الانسحاب منها باخطار مكتوب على أن يبدأ مفعول الانسحاب بعد مضي ستة أشهر.

وحيث أن الجهات المختصة– الإدارة العامة للطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية – قد وافقت على الانضمام إلى هذه المعاهدة.

ولما كانت هذه المعاهدة تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة، فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقاً لحكم الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور.

معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤

ان الدول الأطراف في هذه المعاهدة قد اتفقت على الآتي :

الباب الأول
مجال تطبيق المعاهدة

المادة الأولى

١ – تطبق هذه المعاهدة على :

أ) الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات .

ب) الأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد كذلك والتي من شأنها ان تعرض أو يتحمل ان تعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها وتعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها .

٢ – فيما عدا ما نص عليه من أحكام في الباب الثالث، تنطبق هذه المعاهدة على الجرائم التي ترتكب أو الأفعال التي يقوم بها أي شخص على متن أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج إقليم دولة .

٣ – فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة، تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة اطلاق قوتها المحركة بغرض الاقلاع حتى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط .

٤ – لا تنطبق أحكام هذه المعاهدة على الطائرات المستعملة في الأغراض الحربية والجمركية أو خدمات الشرطة .

المادة الثانية

مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة، وفيما عدا الحالات التي يتطلب الأمر فيها المحافظة على سلامة الطائرة أو سلامة الركاب والأموال على متنها، لا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه المعاهدة بحيث يخول أو يتطلب اتخاذ أي إجراء يتعلق بالجرائم التي يعاقب عليها قانون العقوبات والتي يكون لها طابع سياسي أو تستند على تفرقة عنصرية أو دينية .

الباب الثاني
الاختصاص

المادة الثالثة

١ – تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة .

٢ – على كل دولة متعاقدة – باعتبارها دولة التسجيل – ان تقوم باتخاذ الاجراءات التي قد تكون ضرورية ولازمة لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها .

٣ – لا تستبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جنائي يجري مباشرته طبقا لأحكام القانون الوطني .

المادة الرابعة

لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل ان تتعرض لأية طائرة في حالة طيران لغرض مباشرة اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن هذه الطائرة إلا في الحالات التالية :

(أ) أن يكون للجريمة أثر على إقليم هذه الدولة .

(ب) ان تكون الجريمة قد ارتكبها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي الإقامة الدائمة فيها .

(جـ) إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة .

(د) إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات .

(هـ) إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضروريا لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقا دولية متعددة الأطراف .

الباب الثالث
سلطات قائد الطائرة

المادة الخامسة

١ – لا تنطبق أحكام هذا الباب على الجرائم والأفعال التي يرتكبها أو يشرع فيها أحد الأشخاص على متن طائرة في حالة طيران، المجال الجوي لدولة التسجيل أو فوق البحار الحرة أو فوق أية منطقة أخرى خارج إقليم أية دولة الا إذا كانت آخر نقطة للاقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى غير دولة التسجيل أو إذا قامت الطائرة – فيما بعد – بالطيران في المجال الجوي لدولة أخرى غير دولة التسجيل مع استمرار بقاء مثل هذا الشخص على متنها .

٢ – على الرغم من أحكام الفقرة الثالثة من المادة الأولى – تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران – فيما يتعلق بأغراض هذا الباب – منذ اللحظة التي تقفل فيها كل أبوابها الخارجية عقب شحنها إلى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة . وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر تطبيق أحكام هذا الباب فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن إلى حين قيام السلطات المختصة للدولة بمباشرة مسؤوليتها قبل الطائرة وقبل الأشخاص والأموال على متن الطائرة .

المادة السادسة

١ – يجوز لقائد الطائرة – إذا اعتقد استنادا إلى أسباب معقولة – ان شخصا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى على متن الطائرة، ان يتخذ قبل هذا الشخص اجراءات معقولة بما في ذلك اجراءات القسر الضرورية، وذلك :

أ) حماية لسلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها .
ب) المحافظة على حسن النظام والضبط على متن الطائرة .
جـ) لتمكينه من القيام بتسليم مثل هذا الشخص إلى السلطات المختصة وإنزاله طبقا لأحكام هذا الباب .

٢ – يجوز لقائد الطائرة تكليف باقي أعضاء هيئة طاقمها أو الترخيص لهم بمساعدته في القبض على أي شخص يكون له الحق في القبض عليه كما يجوز له التماس هذه المساعدة من الركاب أو الترخيص لهم بها دون ما الزام في ذلك على انه يجوز أيضا لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب دون ما ترخيص اتخاذ اجراءات وقائية معقولة وذلك إذا ما توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه إلى الاعتقاد بأن مثل هذا الاجراء يعد أمرا ذي صفة ضرورية عاجلة لحماية الطائرة أو ما فيها من أشخاص وأموال .

المادة السابعة

لا يجب الاستمرار في اتخاذ اجراءات القسر التي فرضت على شخص ما تطبيقا لأحكام المادة السادسة فيما وراء أي نقطة تكون الطائرة قد هبطت فيها إلا :

أ) إذا كانت هذه النقطة واقعة في أقليم دولة غير متعاقدة وترفض سلطاتها السماح بانزال هذا الشخص، أو إذا كانت هذه الاجراءات قد اتخذت طبقا للفقرة الأولى (جـ) من المادة السادسة لغرض تمكين تسليم الشخص المذكور للسلطات المختصة .
ب) في حالة هبوط الطائرة هبوطا اضطراريا وعدم تمكن قائد الطائرة من تسليم ذلك الشخص للسلطات المختصة .
جـ) في حالة موافقة الشخص المذكور على استمرار طيرانه مقبوضا عليه .

٣ – على قائد الطائرة ان يقوم بأسرع وقت ممكن باخطار سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في إقليمها وبها شخص مقبوض عليه طبقا لأحكام المادة السادسة بوجود هذا الشخص على الطائرة وأسباب القبض عليه على ان يكون هذا الاخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك .

المادة الثامنة

١ – يجوز لقائد الطائرة كلما كان ذلك ضروريا لتحقيق أهداف الفقرة (أ) أو (ب) من البند الأول من المادة السادسة القيام بإنزال أي شخص في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة يعتقد – استنادا إلى أسس معقولة – انه قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الأولى فقرة ١ – ب على ظهر الطائرة .

٢ – على قائد الطائرة تقديم تقرير إلى سلطات الدولة الذي يتم فيها انزال أي شخص طبقا لهذه المادة يبين فيه حقائق هذا الانزال وأسبابه .

المادة التاسعة

١ – إذا اعتقد قائد الطائرة استنادا إلى أسس معقولة ان شخصا قد ارتكب على متن الطائرة أحد الأفعال التي يعتبرها – من وجهة نظرة – مكونة لجريمة جسيمة طبقا لقانون العقوبان في الدولة المسجلة فيها الطائرة فيجوز له أن يقوم بتسليمه للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة .

٢ – على قائد الطائرة أن يقوم في أقرب وقت ممكن باخطار سلطات الدولة المتعاقدة التي ستهبط الطائرة على إقليمها وبها شخص يرى تسليمه طبقا لحكم الفقرة السابقة برغبته هذه مع بيان أسباب ذلك على ان يتم هذا الاخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك .

٣ – على قائد الطائرة ان يزود السلطات التي يتم تسليم المتهم المشتبه فيه إليها طبقا لأحكام هذه المادة بكافة الأدلة والمعلومات التي توفرت لديه شرعا وفقا لقانون الدولة المسجلة بها الطائرة .

المادة العاشرة

بالنسبة للاجراءات التي تتخذ وفقا لهذه الاتفاقية لا يعد قائد الطائرة أو أي فرد من اعضاء طاقمها أو أي راكب أومالك الطائرة أو مستغلها أو الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه ، مسؤلاً في أي دعوى تنشأ عن المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت هذه الاجراءات ضده .

الباب الرابع
الاستيلاء غير القانوني على الطائرة

المادة الحادية عشرة

١ – في حالة ارتكاب شخص ما على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الأفعال غير المشروعة التي تعد تدخلا في استعمال الطائرة واستيلاء عليها أو نوعا آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة أو في حالة الشروع في ذلك ، فعلى الدول المتعاقدة اتخاذ كافة الاجراءات المناسبة واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها .

٢ – في الأحوال المشار إليها في الفقرة السابقة ، على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة ان تسمح لركاب هذه الطائرة وطاقمها بتكملة رحلتهم في أقرب وقت ممكن وعليها اعادة الطائرة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين يمتلكونها قانونا .

المادة الثانية عشرة

كل دولة من الدول المتعاقدة ان تسمح لقائد أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى بإنزال أي شخص طبقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثامنة .

المادة الثالثة عشرة

١ – على كل دولة متعاقدة ان تتسلم أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقا للفقرة الأولى من المادة التاسعة .

٢ – على أي من الدول المتعاقدة – إذا ما رأت ان الظروف تتطلب ذلك – أن تقوم بالقبض على أي شخص مشتبه في ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة أو أي شخص قامت بتسلمه أو أن تتخذ قبل هذا الشخص أية اجراءات تكفل حضوره ويتم القبض أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لأحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الاجراءات إلى الوقت المعقول واللازم فقط لإتمام الاجراءات الجنائية أو اجراءات اعادة التسليم .

٣ – يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه طبقا لاحكام الفقرة السابقة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يعد أحد مواطنيها .

٤ – على كل دولة يجري تسليم أي شخص إليها وفقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة التاسعة أو التي تهبط في اقليمها أحد الطائرات عقب ارتكاب أحد الأفعال المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة ان تقوم فوراً باجراء تحقيق أولي في الوقائع .

٥ – عند قيام أي دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقا لأحكام هذه المادة فعليها أن تخطر فوراً الدولة المسجلة فيها الطائرة الدولة التي يتبعها الشخص الموضوع تحت القبض بحقيقة هذا الاجراء وكذلك بالظروف التي استدعت إلى اتخاذه كما أن لها أن تخطر بمثل هذه المعلومات أي دولة أخرى يكون لها مصلحة في ذلك إذا رأت ان الأمر يقتضي ذلك ، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولى طبقا للفقرة الرابعة من هذه المادة أن تبادر فوراً بإرسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبينا فيه ما إذا كانت تزمع تولي الاختصاص في هذا الشأن .

المادة الرابعة عشرة

١ – إذا تم إنزال أحد الأشخاص طبقا للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو تم تسليمه طبقا للمادة التاسعة فقرة أولى أو تم انزاله عقب ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في المادة الحادية عشرة فقرة أولى ولم يستطع أو لم يرغب في الاستمرار في رحلته ورفضت الدولة التي هبطت فيها الطائرة قبوله فيجوز لهذه الدولة إذا لم يكن الشخص المذكور أحد رعاياها أو أحد المقيمين اقامة دائمة فيها أن تعيده إلى أقليم دولته أو اقليم الدولة التي يقيم فيها اقامة دائمة أو اقليم الدولة التي بدأ منها رحلته بالطريق الجوي .

٢ – لا يعد إنزال أحد الأشخاص أو تسلمه أو القبض عليه أو اتخاذ الاجراءات الأخرى المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة الثالثة عشرة وكذلك اعادة الشخص المذكور بمثابة إذن بالدخول لأقليم الدولة المتعاقدة المعينة ، وذلك فيما يتعلق بقوانين تلك الدولة الخاصة بدخول الأشخاص إلى اقليمها أو قبولهم فيه وليس في أحكام هذه المعاهدة ما يمس بقوانين الدول المتعاقدة المتعلقة بإبعاد الأشخاص من أراضيها .

المادة الخامسة عشرة

١ – مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة عشر فان أي شخص تم انزاله طبقا للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو تم تسليمه طبقا للفقرة الأولى من المادة التاسعة أو تم انزاله عقب ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في المادة الحادية عشرة فقرة أولى ويرغب في الاستمرار في رحلته يجب اطلاق سراحه في أقرب وقت ممكن لكي يتوجه لأي جهة يرغب فيها ما لم يتطلب قانون الدولة التي هبطت الطائرة فيها تواجده بغرض اعادة تسليمه أو لاتمام أية اجراءات جنائية أخرى .

٢ – يجب على الدولة المتعاقدة التي يتم انزال أحد الأشخاص في إقليمها طبقا للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو التي يتم تسليمه فيها طبقا للفقرة الأولى من المادة التاسعة أو التي يجري فيها انزال أحد الأشخاص المشتبه في ارتكابه أحد الافعال المشار إليها بالمادة الحادية عشر فقرة أولى منها ، أن توفر لهذا الشخص معاملة لا تقل من حيث الحماية والأمن عن تلك التي يلقاها رعايا هذه الدولة في نفس الظروف وذلك بدون الاخلال بقوانين هذه الدولة المتعلقة بالدخول إلى إقليمها أو قبول الأشخاص فيه أو إعادة تسليمهم أو إبعادهم منه .

الباب السادس
أحكام أخرى

المادة السادسة عشرة

١ – فيما يتعلق باعادة التسليم تعتبر الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أيا كان مكان حدوثها، كما لو كانت أنها قد ارتكبت أيضا في إقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة.

٢ – بدون الاخلال بأحكام الفقرة السابقة ليس في أحكام هذه المعاهدة ما ينشئ التزاما باجراء اعادة التسليم.

المادة السابعة عشرة

تلتزم الدولة المتعاقدة عند اتخاذها اجراءات التحقيق أو القبض أو عند مباشرة اختصاصاتها بصفة عامة فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرة ان توفر العناية اللازمة لسلامة الملاحة الجوية ومصالحها الأخرى وعليها أن تتحاشى عند قيامها بهذه الاجراءات أي تأخير لا مبرر له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو الطاقم أو البضائع.

المادة الثامنة عشرة

إذا أنشأت الدول المتعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل طائرات غير مسجلة في أي دولة منها، فان على هذه الدول، تبعا للظروف في كل حالة، أن تحدد دولة من بينها تعد في مجال اغراض هذه المعاهدة دولة التسجيل على أن تخطر بذلك منظمة الطيران المدني الدولي التي تقوم بدورها في اخطار سائر الدول الأطراف في هذه المعاهدة بذلك.

الباب السابع
أحكام ختامية

المادة التاسعة عشرة

إلى أن يحين تاريخ سريان هذه المعاهدة طبقاً لأحكام المادة الحادية والعشرون تظل مفتوحة للتوقيع من جانب أية دولة تكون في ذلك التاريخ عضواً في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة.

المادة العشرون

١ – يجري التصديق على هذه المعاهدة من جانب الدول الموقعة عليها طبقا للاجراءات الدستورية في كل منها.

٢ – يجري ايداع وثائق التصديق لدى الهيئة الدولية للطيران المدني.

المادة الحادية والعشرون

١ – بمجرد ايداع وثائق التصديق على المعاهدة من قبل اثني عشرة دولة موقعة تسري أحكام المعاهدة فيما بينهم ابتداء من اليوم التسعين لتاريخ ايداع وثيقة الدولة الثانية عشرة، أما بالنسبة للدول التي تصدق عليها بعد ذلك فانها تصير سارية المفعول بالنسبة لكل منها ابتداء من اليوم التسعين بعد اتمام ايداع وثائق التصديق.

٢ – تقوم المنظمة الدولية للطيران المدني بتسجيل هذه المعاهدة لدى السكرتير العام للأمم المتحدة وذلك بمجرد سريانها.

المادة الثانية والعشرون

١ – تكون هذه المعاهدة بعد سريانها مفتوحة لانضمام أية دولة عضو في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة .

٢ – يتم الانضمام بإيداع وثائق الانضمام لدى المنظمة الدولية للطيران المدني ويبدأ سريانه من اليوم التسعين بعد إيداع هذه الوثائق .

المادة الثالثة والعشرون

١ – يجوز لأية دولة من الدول المتعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار موجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني .

٢ – يسري الانسحاب بعد ستة أشهر من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار بالانسحاب .

المادة الرابعة والعشرون

١ – إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة والذي لا يمكن حله عن طريق المفاوضات فيجب إحالته إلى التحكيم بناء على طلب إحدى هذه الدول .

وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة تحكيم ، وذلك في خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة على التحكيم يجوز لأي طرف في النزاع أن يحيله إلى محكمة العدل الدولية بناء على طلبه ، طبقا لنظام المحكمة .

٢ – يجوز لكل دولة عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إلى المعاهدة أن تعلن عدم التزامها بأحكام الفقرة السابقة ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة المذكورة قبل الدولة المتعاقدة التي أبدت مثل هذا التحفظ .

٣ – يجوز لأية دولة متعاقدة أبدت تحفظا طبقا للفقرة السابقة أن تسحبه في أي وقت وذلك باخطار لدى الهيئة الدولية للطيران المدني .

المادة الخامسة والعشرون

فيما عدا التحفظ المشار إليه في المادة الرابعة والعشرون لا يجوز إبداء أي تحفظات أخرى على هذه المعاهدة .

المادة السادسة والعشرون

تقوم المنظمة الدولية للطيران المدني باخطار جميع الدول الاعضاء في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة بالآتي :

أ – بأي توقيع على هذه المعاهدة وتاريخه .

ب – بايداع أي وثائق التصديق أو الانضمام وتاريخه .

جـ – بتاريخ سريان المعاهدة طبقا للمادة ٢١ فقرة (١) .

د – باستلام أي اخطار بالانسحاب وتاريخه .

هـ – باستلام أي اعلان أو اخطار طبقا للمادة ٢٤ وتاريخه .

إثباتاً لذلك قام الموقعون أدناه بما خول لهم من سلطة في هذا الشأن بالتوقيع على هذه المعاهدة .

تحررت في طوكيو في الرابع عشر من سبتمبر سنة ١٩٦٣ من ثلاث نسخ رسمية محررة باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية .

يجري إيداع هذه الاتفاقية لدى المنظمة الدولية للطيران المدني طبقا للمادة (١٩) وتظل مفتوحة للتوقيع وتقوم المنظمة المذكورة بارسال نسخ معتمدة منها إلى جميع الدول الاعضاء في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة .

مرسوم بالقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور

وعلى المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور

وبناء على عرض وزير الخارجية

وبعد موافقة مجلس الوزراء

اصدرنا القانون الآتي نصه :

مادة أولى

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر سنة ١٩٦٣ والمرافقة لهذا القانون .

مادة ثانية

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في : ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩هـ

الموافق : ٩ أكتوبر ١٩٧٩م

Decree-Law No. (64) of Year 1979 Approving The Joining of The State of Kuwait To The Convention On Offences And Certain Other Acts Committed On Board The Aircraft

Following perusal of the Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1396AH. corresponding to 29th August 1976AD. concerning revising the Constitution,

Article 70 (Second Para) of the Constitution,

Upon the proposal of the Minister of Foreign Affairs, and

Following the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of Kuwait to join the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board the Aircraft signed in Tokyo on 14th September 1963, which text is attached to this law.

Article (2)

All the ministers - each within his respective jurisdiction - must implement this law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs
Salem Al-Jaber

Issued at the Sief Palace on: 18th Thulqida 1399AH.
Corresponding to: 9th October 1979AD.

مذكرة إيضاحية للمرسوم بقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م

بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م وقعت في طوكيو معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات وقد تناول الباب الأول من هذه المعاهدة (المادتين ١ و٢) مجال تطبيقها على الجرائم التي ترتكب أو الأفعال التي يقوم بها أي شخص على متن أي طائرة مسجلة دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج اقليم أي دولة .

ونظم الباب الثاني من المعاهدة (المادتين ٣ ، ٤) اختصاص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة .

وتناول الباب الثالث (المواد من ٥ إلى ١٠) سلطات قائد الطائرة فأجازت المادة السادسة لقائد الطائرة إذا اعتقد استنادا إلى أسباب معقولة أن شخصا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الجرائم أو الأفعال التي تدخل في نطاق تطبيق هذه المعاهدة أن يتخذ ضده الاجراءات اللازمة لحماية سلامة الطائرة والأشخاص والأموال الموجودة فيها وتسليمه إلى السلطات المختصة أو إنزاله من الطائرة .

وعالج الباب الرابع (المواد من ١١ إلى ١٥) حالات الإستيلاء غير القانوني على الطائرة فألزمت المادة ١١ الدول المتعاقدة باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة

An Explanatory Memorandum About The Decree-Law Approving The Joining of The State of Kuwait To The Convention On Offences And Certain Other Acts Committed On Board The Aircraft Signed In Tokyo On 14th September 1963AD.

On 14th September 1963, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board the Aircraft was signed in Tokyo. The First chapter of the Convention (Articles 1 & 2) defines its scope and that it shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or across high seas or of any other area outside the territory of any State.

The Second chapter of the Convention (Articles 3 & 4) regulates the jurisdiction of the Contracting State in which the aircraft is registered over offences committed on board aircraft registered in such State.

The Third chapter of the Convention (Articles 5 to 10) defines the powers of the aircraft commander. The Sixth Article stated that the aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act falling under the scope of this Convention, impose upon such person reasonable measures to protect the safety of the aircraft, persons or property therein, or deliver such person to competent authorities or to disembark him.

The Fifth chapter of the Convention (Articles 11 to 15) discusses the cases of unlawful seizure of aircraft. The Eleventh Article obligates the Contracting States to

take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful Captain or maintains his control thereon.

The Sixth Chapter of the Convention (Articles 16 to 18) included other provisions related the re-extradition and the obligations of all the Contracting States upon taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft.

The Seventh chapter (Articles 19 to 21) discusses some final provisions. Article 22 states that this Convention shall, after coming into force, be open for joining by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies. The joining of a State shall be effected upon depositing its documents with the International Civil Aviation Organization. Article 23 of the Convention stated that any Contracting State may withdraw from this Convention by serving a notice addressed to the International Civil Aviation Organization. Article 24 indicated the way of settling any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention.

Whereas the concerned authorities, the Directorate General of Civil Aviation and the Kuwait Airways Corporation agreed to join this Convention, and

Whereas, this Convention falls within the scope of aviation conventions and includes obligations to amend the existing laws, the attached draft-law has been prepared for approval in accordance with Article 70 of the Constitution.

لقائدها الشرعي أو للمحافظة على السيطرة عليها .

وتضمن الباب السادس (المواد من ١٦ إلى ١٨) عدة أحكام أخرى متعلقة بإعادة التسليم والالتزامات التي تقع على عاتق الدولة المتعاقدة عند اتخاذها اجراءات التحقيق أو القبض أو عند اختصاصاتها بصفة عامة فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرة .

وتناول الباب السابع (المواد من ١٩ إلى ٢١) عدة احكام ختامية فأجازت المادة ٢٢ لأية دولة عضو في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة الانضمام إلى هذه المعاهدة ويتم الانضمام بإيداع وثائقه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني . كما أجازت المادة ٢٣ لأية من الدول المتعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار يوجه إلى منظمة الطيران المدني الدولي ، وبينت المادة ٢٤ كيفية حل أي نزاع ينشأ بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة .

وحيث ان الجهات المختصة – الإدارة العامة للطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية – قد وافقت على الانضمام إلى هذه المعاهدة .

ولما كانت هذه المعاهدة تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقا لحكم الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور .

مرسوم بالقانون رقم ٧١ لسنة ١٩٨٨
بالموافقة على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ الموافق ٣من يوليو سنة ١٩٨٦م،

وعلى المادة ٧٠ «فقرة ثانية» من الدستور،

وعلى المرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني،

وبناءً على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء،

اصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة أولى

الموافقة على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٤ من فبراير ١٩٨٨ والمكمل لاتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والتي وقعت في مونتريال بتاريخ ٢٣ من سبتمبر سنة ١٩٧١ والمرافقة نصوصه لهذا القانون.

مادة ثانية

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله السالم الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر السيف في: ٣ جمادى الأولى ١٤٠٩هـ
الموافق: ١٢ ديسمبر ١٩٨٨م

Decree-Law No. (71) of Year 1988
Approving The Protocol of The Suppression of Unlawful Acts of Violence At Airports Serving International Civil Aviation

Following perusal of the Amiri Decree issued on 27th Shawal 1406AH. corresponding to 3rd July 1986AD.,

Article 70 (Second Paragraph) of the Constitution,

Decree-law No. (62) of year 1979 approving the joining of the State of Kuwait to the Convention of the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation,

Upon the proposal of the Minister of Foreign Minister, and

Following the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved on the Protocol of the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed in Montreal on 24th February 1988, which is supplementary to the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed in Montreal on 23rd September 1971, the texts of which are attached to this law.

Article (2)

All the ministers, each in his respective jurisdiction, must implement this law, and it shall enter into force as of the date of it is published in the official gazette.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at the Sief Palace on: 3rd Jumada I, 1409AH.
Corresponding to: 12th December 1988AD.

مذكرة ايضاحية
للمرسوم بالقانون بالموافقة على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي

في مونتريال بتاريخ ٢٤/ ٢/ ١٩٨٨ وقعت مجموعة من الدول على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران الدولي، ويعتبر هذا البروتوكول مكملاً لاحكام اتفاقية قمع الأفعال الغير مشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ وهذامانصت عليه المادة الاولى منه وأوجبت على الاطراف الموقعين عليه تفسير الاتفاقية والبروتوكول كوثيقة واحدة وأضافت المادتان الثانية والثالثة من البروتوكول إلى مواد الاتفاقية بعض الفقرات لتجريم افعال العنف ضد الاشخاص في المطارات التي تخدم الطيران المدني أو تدمير تسهيلاتها او الشروع في ارتكابها وأوجبت على الدول الاعضاء إنشاء اختصاصها القضائي بشأنها وتوقيع العقوبات على مرتكيبها في حالة تواجد المتهم في أراضيها وعدم قيامها بتسليمه لاحدى الدول المعنية طبقاً لأحكام المادة الثامنة من الاتفاقية وحددت المادة الرابعة إجراءات عرض البروتوكول للتوقيع عليه ونصت المادة الخامسة على خضوع البروتوكول للتصديق عليه من الدول الموقعة عليه وكذلك الدول التي ليست طرفا في الاتفاقية وذلك بشرط انضمامها إلى الاتفاقية. ونصت المادتان السادسة والسابعة على إجراءات الإيداع والانضمام إلى البروتوكول. وأجازت المادة الثامنة لأي طرف في البروتوكول الانسحاب منه مع بيان اجراءات الانسحاب وأخيراً نصت المادة

An Explanatory Memorandum About The Decree-Law Approving The Protocol of The Suppression of Unlawful Acts of Violence At Airports Serving International Civil Aviation

In Montreal, on 24/2/1988, a group of States signed a Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation. This protocol is deemed to be supplementary to the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed in Montreal on 23rd September 1971. The first article of the protocol stated that the contracting States shall interpret the Convention and the Protocol as a single document. The second and third articles of the protocol added some paragraphs to the Convention incriminating the violence acts against a person at an airport serving international civil aviation or destruction or seriously damaging the facilities of an airport serving international civil aviation and stated that each contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 of the Convention. The fourth article stated the procedures of presenting the protocol for the purpose of signing thereon. The fifth article stated that the Protocol shall be subject to ratification by the signatory States and any State which is not a contracting State to the Convention on condition that it joins the Convention. The sixth and seventh articles stated the measures of depositing the documents and the process of joining. The eighth article permitted any party in the Protocol to withdraw from it together with

التاسعة على أحكام إيداع وثائق التصديق والانضمام إلى هذا البروتوكول.

وحيث أن احكام هذا البروتوكول لا تتعارض مع التزامات الكويت في المجالين العربي والدولي كما أن الجهة المعنية وهي – الإدارة العامة للطيران المدني – قد وافقت عليه وطلبت من وزارة الخارجية اتخاذ اجراءات التصديق عليه.

وحيث أن الموافقة على الانضمام إلى اتفاقية قمع الافعال الغير مشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ والذي يعتبر هذا البروتوكول مكملاً لها تمت بالمرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ ، لذا يتعين أن تكون الموافقة على هذا البروتوكول كذلك بقانون وتحقيقا لهذا الغرض فقد أعد المرسوم بالقانون المرافق بالموافقة على هذا البروتوكول.

indicating the withdrawal procedures. Lastly, the ninth article stated the provisions of depositing the documents of ratifying and joining this Protocol.

And since the provisions of this Protocol do not contradict with the obligations of Kuwait in the Arabian and International domains, and since the concerned authority which is the Directorate General of Civil Aviation has approved same and requested from the Ministry of Foreign Affairs to carry out the procedures for ratifying it.

And since the approval on joining the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed in Montreal on the 23rd September 1971, which this Protocol is considered supplementary to it by virtue of the Decree-law No. (62) of year 1979. Therefore, the approval on this Protocol must be also by virtue of a law, and for this purpose, a draft for the Decree-law was prepared containing approval on this Protocol.

بروتوكول لقمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والمكمل لاتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والتي وقعت في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١.

أن الدول الاطراف في هذا البرتوكول إذ تعتبر أن افعال العنف غير المشروعة التي ترتكب في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والتي تعرض أو من المحتمل أن تعرض سلامة الاشخاص للخطر والتي تعيق التشغيل الآمن لهذه المطارات، تزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة هذه المطارات وتؤدي إلى اضطراب سلامة وانتظام عمليات الطيران المدني لجميع الدول، وتعتبر أن وقوع مثل هذه الأفعال أمر مثير للقلق البالغ للمجتمع الدولي، وإنه لمنع وقوع مثل هذه الأفعال فان هناك حاجة ماسة لوضع الإجراءات الملائمة لمعاقبة الجناة، وتعتبر أنه من الضروري اعتماد أحكام مكملة لتلك الواردة في اتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١، للتعامل مع أفعال العنف غير المشروعة التي ترتكب في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، فقد اتفقت على الآتي:

المادة الأولى :

يكمل هذا البروتوكول اتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الدولي التي وقعت في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ (والمشار إليها فيما بعد بالاتفاقية)، ويجب على الاطراف في هذا البروتوكول الرجوع إلى تفسير الاتفاقية والبروتوكول معاً كوثيقة واحدة.

المادة الثانية :

١ – تضاف الفقرة الجديدة التالية تحت رقم (١ مكرر) إلى المادة الاولى من الاتفاقية:

«١ مكرر – يعد مرتكبا لجريمة أي شخص إذا قام عمدا وبصورة غير مشروعة باستخدام أية أداة او مادة أو سلاح»:

(أ) في فعل من أفعال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني الدولي ويتسبب هذا الفعل أو يحتمل أن يسبب إصابة أو وفاة.

(ب) في تدمير أو الإتلاف الجسيم للتسهيلات في مطار يخدم الطيران المدني الدولي أو طائرة ليست في الخدمة متوقفة بالمطار أو إعاقة الخدمات بالمطار إذا كان مثل هذا الفعل يعرض أو يحتمل أن يعرض سلامة ذلك المطار للخطر.

٢ – يضاف إلى الفقرة (٢ – أ) من المادة الاولى من الاتفاقية بعد الكلمة «الفقرة ١» عبارة «أو الفقرة ١ مكرر».

المادة الثالثة :

تضاف إلى المادة الخامسة من الاتفاقية الفقرة التالية تحت رقم (٢ مكرر):

«٢ مكرر – على كل دولة متعاقدة أن تتخذ بالمثل الاجراءات الضرورية لإنشاء اختصاصاتها

القضائي بالنسبة للجرائم المذكورة في المادة الاولى الفقرة «١ مكرر» وكذلك الفقرات (٢) بقدر ما تتصل تلك الفقرة بتلك الجرائم، وذلك في حالة تواجد المتهم في إقليمها ولم تقم بتسليمه طبقا للمادة الثامنة إلى الدولة المشار إليها في الفقرة (أ) من هذه المادة».

المادة الرابعة :

يعرض هذا البروتوكول للتوقيع عليه اعتبارا من ٢٤ فبراير ١٩٨٨ من قبل الدول المشتركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال خلال الفترة من ٩ – ٢٤ فبراير ١٩٨٨ وبعد أول مارس ١٩٨٨ يعرض للتوقيع عليه من قبل كافة الدول في كل من لندن وموسكو وواشنطن ومونتريال إلى أن يدخل حيز النفاذ طبقا للمادة السادسة.

المادة الخامسة :

١ – يخضع هذا البروتوكول للتصديق عليه من قبل الدول الموقعة عليه.

٢ – يمكن لأية دولة ليست طرفا في الاتفاقية التصديق على هذا البروتوكول إذا ما قامت في نفس الوقت بالتصديق على أو الانضمام إلى الاتفاقية طبقا للمادة (١٥) منها.

٣ – تودع وثائق التصديق لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفياتية الاشتراكية والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والولايات المتحدة الامريكية او لدى منظمة الطيران المدني الدولية والذين تم تعيينهم جهات للايداع.

المادة السادسة :

١ – حالما يتم إيداع عشرة دول موقعة وثائق تصديقها على هذا البروتوكول يصبح ساري المفعول فيما بينها اعتباراً من اليوم الثلاثين بعد تاريخ إيداع وثيقة التصديق العاشرة ويصبح ساري المفعول بالنسبة لكل دولة تودع وثيقة تصديقها بعد هذا التاريخ في اليوم الثلاثين بعد تاريخ إيداعها لوثيقة تصديقها.

٢ – حالما يصبح هذا البروتوكول ساري المفعول يجري تسجيله بواسطة جهات الايداع وفقا للمادة (١٠٢) من ميثاق الامم المتحدة. والمادة (٨٣) من معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤).

المادة السابعة :

١ – يعرض هذا البروتوكول للانضمام إليه من قبل أية دولة غير موقعة عليه بعد أن يدخل حيز النفاذ.

٢ – يمكن لأية دولة ليست طرفا في الاتفاقية الإنضمام إلى هذا البروتوكول إذا ما قامت في نفس الوقت بالتصديق او الانضمام إلى الاتفاقية طبقا للمادة (١٥) منها.

٣ – تودع وثائق الإنضمام لدى جهات الإيداع ويصبح الإنضمام ساري المفعول في اليوم الثلاثين بعد الايداع.

المادة الثامنة :

١ – يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول الإنسحاب منه بموجب إشعار خطي يوجه إلى جهات الايداع .

٢ – يصبح الإنسحاب ساري المفعول بعد مرور ستة أشهر على تاريخ استلام الإشعار من قبل جهات الايداع .

٣ – لا يعتبر الانسحاب من هذا البروتوكول بحد ذاته انسحاباً من الاتفاقية .

٤ – يعتبر الانسحاب من الاتفاقية من قبل دولة طرف فيها كما هي مكملة بهذا البروتوكول انسحاباً ايضاً من هذا البروتوكول .

المادة التاسعة :

١ – تقوم جهات الايداع باشعار كل الدول الموقعة والمنضمة إلى هذا البروتوكول وكذلك الدول الموقعة والمنضمة إلى الاتفاقية بـ:

أ – تاريخ كل توقيع وتاريخ ايداع كل وثيقة تصديق أو انضمام إلى هذا البروتوكول .

ب – استلام أي إشعار بالانسحاب من هذا البروتوكول وتاريخه .

٢ – تقوم جهات الايداع ايضا بإشعار الدول المشار إليها في الفقرة (١) بالتاريخ الذي يدخل فيه هذا البروتوكول حيز النفاذ طبقا للمادة السادسة .

واشهادا على ذلك فإن الموقعين أدناه بما لهم من صلاحية بناءا على تفويض حكوماتهم قد وقعوا على هذا البروتوكول .

حرر في مونتريال في اليوم الرابع والعشرين من فبراير سنة الف وتسعمائة وثمانية وثمانين من اربعة نسخ اصلية كل منها يضم اربعة نصوص موثقة باللغات الانجيلزية والفرنسية والروسية والاسبانية .

مرسوم رقم (١٤٤) لسنة ١٩٩٥ بالموافقة على اتفاقية بشأن المتفجرات البلاستيكية بغـرض كشفهـا نص اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

مرسوم رقم (١٤٤) لسنة ١٩٩٥
بالموافقة على اتفاقية
بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٨٥ في شأن جرائم المفرقعات، وبناء على عرض النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء.

رسمنا بالآتي:

مادة أولى :

ووفق على اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها والتي أقرها مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال بتاريخ ١ من مارس ١٩٩١ والملحق الفني الخاص بها والمرافقة نصوصهما لهذا المرسوم.

مادة ثانية

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله السالم الصباح

النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: ٢٠ صفر ١٤١٦ هـ
الموافق: ١٨ يوليو ١٩٩٥م

Decree No. (144) of Year 1995
Approving The Convention
On Marking The Plastic Explosives
For Purpose of Detection

Following perusal of Constitution and the Law No. (35) of year 1985 concerning explosives crimes, and upon the proposal of the First Deputy of the Prime Minister and Minister of Foreign Affairs, and following the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

Article (1)

It has been approved on the Convention on Marking Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed by the Council of the International Civil Aviation Organization in Montreal on 1st March 1991 as well as the technical appendix, the texts of which are attached to this Decree.

Article (2)

All the ministers, each in his respective jurisdiction, must implement this law, and it shall enter into force as of the date of it is published in the official gazette.

Emir of kuwait
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

First Deputy Prime Minister & Minister of Foreign Affairs
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Bayan Palace on: 20th Safar 1416AH.
Corresponding to: 18th July 1995AD.

اتفاقية بشان تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، إدراكا منها لما ينتج عن أفعال الإرهاب من آثار على الأمن الدولي، وإذ تعرب عن عميق قلقها إزاء الأفعال الإرهابية التي ترمي إلى تدمير الطائرات ووسائل النقل الأخرى وغير ذلك من الأهداف،

وإذ يقلقها أن المتفجرات بلاستيكية قد استخدمت في ارتكاب مثل هذه الأفعال الإرهابية، وإذ تضع في اعتبارها أن تمييز تلك المتفجرات بغرض كشفها من شأنه أن يسهم كثيراً في منع ارتكاب تلك الأفعال غير المشروعة، واعترافاً منها بوجود حاجة ملحة، لغرض ردع تلك الأفعال غير المشروع، إلى وضع وثيقة دولية لإلزام الدول بأن تتبنى إجراءات ملائمة لضمان التمييز الواجب للمتفجرات البلاستيكية، وإذ تضع في اعتبارها القرار ٦٣٥ الصادر عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في ١٤ يونيو ١٩٨٩، والقرار ٤٤/ ٢٩ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في ٤ ديسمبر ١٩٨٩، اللذان يحثان منظمة الطيران المدني الدولي على تكليف عملها من أجل إقامة نظام دولي لتمييز المتفجرات البلاستيكية أو الصفحية بغرض كشفها، وإذ تأخذ بعين الاعتبار القرار د ٢٧ – ٨ الذي أقرته بالإجماع الدورة السابعة والعشرون للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، والذي أيد إعداد وثيقة دولية جديدة بخصوص تمييز المتفجرات البلاستيكية أو الصفحية بغرض كشفها مع إعطاء هذا الموضوع أعلى درجة من الأولوية المطلقة، وإذ تلاحظ بعين الرضا الدور الذي قام به مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في إعداد الاتفاقية بالإضافة إلى رغبته في القيام بالوظائف المتعلقة بتنفيذها .

قد اتفقت على الآتي :

المادة الأولى :

لاغراض هذه الاتفاقية :

١ – المتفجرات تعني المنتجات الناسفة، المعروفة على نحو شائع باسم «المتفجرات البلاستيكية، بما في ذلك المتفجرات التي تكون على شكل صفحي مرن أو لين، حسب الوصف الوارد لها في الملحق الفني لهذه الاتفاقية .

٢ – «مادة كاشفة» تعني مادة تضاف إلى مفجر لتسهيل كشفه، حسب الوارد لها في الملحق الفني لهذه الاتفاقية .

٣ – «تمييز» تعني إضافة مادة كاشفة إلى متفجر وفقا للملحق الفني لهذه الاتفاقية .

٤ – «تصنيع» تعني أية عملية لإنتاج متفجرات بما في ذلك إعادة تجهيزها .

٥ – «أجهزة حربية مصرح بها حسب الاحوال» تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، القنابل والخراطيش والقذائف والألغام والمقذوفات والصواريخ والحشوات المدببة والقنابل اليدوية والمقذوفات الثاقبة التي تصنع فقط لأغراض عسكرية أو لأغراض الشرطة وفقا لقوانين وأنظمة الدولة الطرف المعنية .

٦ – «دولة منتجة» تعني أي دولة تصنع متفجرات في إقليمها .

المادة الثانية :

على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية والفعالة لحظر ومنع تصنيع متفجرات غير مميزة في إقليمها .

المادة الثالثة :

١ – على كل دولة طرف أن تتخذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحظر ومنع إدخال متفجرات غير مميزة إلى إقليمها أو اخراجها منه .

٢ – لا تسري الفقرة السابقة على عمليات النقل لأغراض لا تتعارض مع أهداف هذه الاتفاقية ، بواسطة السلطات التابعة لدولة طرف التي تودي مهاماً عسكرية أو شرطية ، لمتفجرات غير مميزة تكون خاضعة لرقابة تلك الدولة الطرف وفقا للفقرة ١ من المادة الرابعة .

المادة الرابعة :

١ – على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية لممارسة رقابة صارمة وفعالة على حيازة ونقل حيازة المتفجرات غير المميزة التي تكون قد صنعت في إقليمها أو أدخلت إليه قبل سريان مفعول هذه الإتفاقية بالنسبة لتلك الدولة ، وذلك لمنع تحويلها أو استعمالها لخدمة أغراض منافية لأهداف هذه الإتفاقية .

٢ – على كل دولة طرف أن تتخذ الإجراءات الضرورية للتأكد من أن كل المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة التي لا توجد لدى السلطات التي تؤدي مهامها عسكرية أو شرطية ، قد تم إتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية . أو تم تمييزها أو إبطال مفعولها بصفة مستديمة في غضون فترة ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .

٣ – على كل دولة طرف أن تتخذ الإجراءات الضرورية للتأكد من أن كل المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة ، التي توجد لدى السلطات العسكرية أو سلطات الشرطة والتي لا تكون مدمجة كجزء لا يتجزأ من أجهزة حربية مصرح بها حسب الاصول ، قد تم اتلافها أو استهلاكها لأغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية ، أو تم تمييزها أو إبطال مفعولها بصفة مستديمة وذلك في غضون ١٥ سنة من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .

٤ – على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية للتأكد من القيام في إقليمها ، في أقرب وقت ممكن ، باتلاف المتفجرات غير المميزة التي قد يكتشف وجودها في ذلك الإقليم والتي لا تشير إليها الفقرات السابقة من هذه المادة ، وذلك بخلاف المخزونات من المتفجرات غير المميزة غير الموجودة لدى سلطاتها التي تؤدي مهاما عسكرية أو شرطية . والمدمجة كجزء لا يتجزأ من أجهزة حربية مصرح بها حسب الأموال عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .

٥ – على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية لممارسة رقابة صارمة وفعالة على حيازة ونقل حيازة المتفجرات المشار إليها في الفقرة «ثانياً» من الجزء الاول من الملحق الفني لهذه الاتفاقية لمنع تحويلها أو استعمالها لاغراض منافية لأهداف هذه الاتفاقية .

٦ – على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية للتأكد من القيام في اقليمها ، في أقرب وقت ممكن ، بإتلاف المتفجرات غير المميزة المصنعة منذ بدء نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة التي لا تكون مدمجة على النحو المحدد في الفقرة («ثانيا» د) من الجزء الأول من الملحق الفني لهذه الاتفاقية وكذلك المتفجرات غير المميزة التي لم تعد تندرج في نطاق أي فقرات فرعية من الفقرة «ثانيا» المذكورة .

المادة الخامسة :

١ – أنشئت بمقتضى هذه الاتفاقية لجنة تسمى اللجنة الفنية الدولية لمتفجرات (ويشار إليها فيما بعد باسم «اللجنة») وتتألف مما لا يقل عن خمسة عشر عضوا ولا يزيد على تسعة عشر عضوا يعينهم مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (ويشار إليه فيما بعد باسم «المجلس») من بين الاشخاص الذين ترشحهم الدول الاطراف في هذه الاتفاقية .

٢ – يكون أعضاء اللجنة من الخبراء الذين يتمتعون بخبرة مباشرة وواسعة في المجالات المتعلقة بتصنيع المتفجرات أو كشفها أو البحوث الخاصة بها .

٣ – يعيّن أعضاء اللجنة لمدة ثلاث سنوات ويجوز إعادة تعيينهم .

٤ – تعقد دورات اللجنة مرة واحدة على الاقل كل سنة في مقر منظمة الطيران المدني الدولي ، أو في أي أماكن أو مواعيد يحددها أو يوافق عليها المجلس .

٥ – تعتمد اللجنة نظامها الأساسي شريطة موافقة المجلس عليه .

المادة السادسة :

١ – تقوم اللجنة بتقييم التطورات الفنية المتعلقة بتصنيع المتفجرات وتمييزها وكشفها .

٢ – تقوم اللجنة من خلال المجلس ، بارسال نتائج أعمالها إلى الدول الاطراف وإلى المنظمات الدولية المعنية .

٣ – تقوم اللجنة ، كلما كان ذلك ضروريا ، بتقديم توصيات إلى المجلس لادخال تعديلات على الملحق الفني لهذه الإتفاقية . وعلى اللجنة أن تسعى إلى اتخاذ قراراتها بشأن تلك التوصيات بإجماع الآراء . وإذا تعذر ذلك ، فتتخذ تلك القرارات بأغلبية ثلثي أعضاء اللجنة .

٤ – يجوز للمجلس ، بناء على توصية من اللجنة ، أن يقترح على الدول الاطراف إدخال تعديلات على الملحق الفني لهذه الاتفاقية .

المادة السابعة :

١ – يجوز لكل دولة طرف أن ترسل تعليقاتها إلى المجلس في غضون تسعين يوما من تاريخ الاخطار بتعديل مقترح على الملحق الفني لهذه الاتفاقية ويقوم المجلس في أقرب وقت ممكن باحالة تلك التعليقات إلى اللجنة لكي تنظر فيها . وعلى المجلس أن يدعو أية دولة طرف تكون قد تقدمت بتعليقات أواعتراضات على التعديل المقترح إلى أن تشاور اللجنة .

٢ – على اللجنة أن تنظر في الآراء التي تعرب عنها الدول الأطراف وفقا للفقرة السابقة وأن تقدم تقريرها إلى المجلس في هذا الشأن . ويجوز للمجلس ، بعد النظر في تقرير اللجنة ، ومع الاخذ في الاعتبار طبيعة التعديلات والتعليقات من الدول الاطراف ، بما فيها الدول المنتجة ، أن يقترح التعديل على جميع الدول الاطراف لإقراره .

٣ – إذا لم يعترض على التعديل المقترح خمس دول أو أكثر من الدول الأطراف ، بواسطة إخطار كتابي إلى المجلس في غضون تسعين يوماً من تاريخ اخطارها بهذا التعديل بواسطة المجلس ، يعتبر أن هذا التعديل قد تم اقراره ، ويدخل حيز النفاذ بعد مائة وثمانين يوما من ذلك التاريخ ، أو بعد أي فترة

محددة في التعديل المقترح، بالنسبة للدول الأطراف التي لم تعترض صراحة عليه.

٤ – يجوز للدول الاطراف التي اعترضت صراحة على التعديل المقترح أن تعرب، بعد ذلك، عن موافقتها على الالتزام بأحكام التعديل بواسطة ايداع وثيقة قبول أو موافقة.

٥ – إذا اعترض على التعديل المقترح خمسة دول أو أكثر من الدول الاطراف، فعلى المجلس أن يحيله إلى اللجنة لمزيد من البحث.

٦ – إذ لم يتم إقرار التعديل المقترح وفقاً للفقرة من هذه المادة يجوز للمجلس أيضاً أن يعقد مؤتمراً لكل الدول الأطراف.

المادة الثامنة :

١ – على الدول الاطراف، إن أمكن، أن ترسل إلى المجلس المعلومات التي من شأنها أن تساعد اللجنة في تأدية وظائفها وفقا للفقرة ١ من المادة السادسة.

٢ – على الدول الاطراف أن تحيط المجلس علما بصفة دورية بالتدابير المتخذة من جانبها لتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وعلى المجلس أن يرسل هذه المعلومات إلى جميع الدول الاطراف والمنظمات الدولية المعنية.

المادة التاسعة :

على المجلس أن يتخذ بالتعاون مع الدول الاطراف والمنظمات الدولية المعنية. الاجراءات الملائمة لتسهل تنفيذ هذه الإتفاقية بما في ذلك تقديم المساعد الفنية والإجراءات الخاصة بتبادل المعلومات حول التطورات الفنية في مجال المتفجرات وكشفها.

المادة العاشرة :

يشكل الملحق الفني جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

المادة الحادية عشرة :

١ – أي نزاع بين الدولتين أو أكثر من الدول الاطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، ولا يمكن تسويته عن طريق التفاوض يحال إلى التحكيم بناء على طلب احدى هذه الدول، وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة إلى التحكيم، فإنه يجوز لأي طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقا لنظام المحكمة.

٢ – يجوز لكل دولة طرف، عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أوقبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، أن تعلن عدم التزامها بالفقرة السابقة. ومن ثم لا تلتزم الدول الاطراف الاخرى بالفقرة المذكورة تجاه أية دولة طرف تكون قد أبدت مثل هذا التحفظ.

٣ – يجوز لأية دولة طرف تكون قد أبدت تحفظا وفقا للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت بموجب إخطار ترسله إلى المودع لديه.

المادة الثانية عشرة :

فيما عدا الحالة المشار إليها في المادة الحادية عشرة، لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية .

المادة الثالثة عشرة :

١ – يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في أول مارس ١٩٩١ بالنسبة للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد بمونتريال من ١٢ فبراير إلى ١ مارس ١٩٩١ وبعد ١ مارس ١٩٩١ ، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لجميع الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال إلى حين بدء نفاذها وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة . ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه الاتفاقية أن تنضم إليها في أي وقت .

٢ – تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام من جانب الدول، وتودع وثائق التصديق أو القبول أو الإنضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي التي تم تعيينها في هذه الاتفاقية كجهة ايداع . وعلى كل دولة، عندما تودع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، أن تعلن ما إذا كانت منتجة أم لا .

٣ – تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الستين بعد تاريخ ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام الخامسة والثلاثين لدى المودع لديه، بشرط أن تكون خمس من تلك الدول على الاقل قد أعلنت، وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة، أنها دول منتجة . وإذا تم ايداع خمس وثلاثين وثيقة من تلك الوثائق قبل قيام خمس من الدول المنتجة بإيداع وثائقها، فيبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الستين بعد تاريخ ايداع وثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام الدول المنتجة الخامسة .

٤ – تسرى هذه الاتفاقية بالنسبة للدول الاخرى بعد ستين يوما من تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها .

٥ – على المودع لديه أن يقوم، بعد دخول الاتفاقية حيز النفاذ بتسجيلها وفقاً للمادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحدة وطبقاً للمادة ٨٣ من إتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) .

الرابعة الرابعة عشر ة

على المودع لديه أن يقوم فورا باخطار كل الدول الموقعة وكل الدول الاطراف بما يلي :

١ – كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخ ذلك التوقيع .

٢ – كل إيداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخ ذلك الإيداع، مع إعطاء اشارة خاصة بما إذا كانت الدولة قد أفادت بأنها دولة منتجة .

٣ – تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ .

٤ – تاريخ نفاذ أي تعديل على هذه الاتفاقية أو على ملحقها الفني .

٥ – أي انسحاب من الاتفاقية وفقا للمادة الخامسة عشرة .

٦ – أي إعلان يصدر وفقا للفقرة ٢ من المادة الحادية عشرة .

المادة الخامسة عشرة :

١ – يجوز لكل دولة متعاقدة أن تنسحب هذه الاتفاقية بموجب اخطار كتابي ترسله إلى المودع لديه .

٢ – يسرى هذا الانسحاب بعد مرور مائة وثمانين يوما من تاريخ تسلم الاخطار به من جانب المودع لديه .

إشهادا على ذلك وقع مندوبو الدول المفوضون من حكوماتهم حسب الأصول على هذه الاتفاقية .

حررت في مونتريال في اليوم الأول من شهرمارس سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين من نسخة أصلية واحدة، وبخمس لغات لها نفس الحجية هي العربية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية .

الملحق الفني

الجزء الأول– وصف المتفجرات

أولا – المتفجرات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الأولى هي المتفجرات التي :

أ) تتكون من متفجر واحد أو أكثر من المتفجرات القوية، التي يقل ضغط البخار في حالتها النقية عن ١٠ – ٤ باسكال في درجة حرارة قدرها ٢٥ درجة مئوية .

ب) تحتوي على مادة رابطة .

ج) وتتصف بالليونة أو المرونة عند درجة الحرارة العادية الداخلية، عندما تكون على شكل مخلوط .

ثانيا– المتفجرات التالية، بالرغم من أنها تفي بوصف المتفجرات المذكورة في الفقرة الأولى من هذا الجزء، لا تعتبر متفجرات طالما استمرت حيازتها أو استعمالها للاغراض المحددة أدناه أو إذا ظلت مدمجة بالشكل المحدد أدناه، وهي المتفجرات التي :

أ) يتم تصنيعها أو حيازتها بكميات محدودة لأغراض الأعمال المصرّح بها حسب الأصول في مجالات البحوث والتطوير واختبارات متفجرات جديدة أو معدلة .

ب) يتم تصنيعها أو حيازتها بكميات محدودة لكي تستعمل للتدريب المصرّح به حسب الاصول في مجال كشف المتفجرات و/ أو لتطوير واختبار أجهزة كشف المتفجرات .

ج) يتم تصنيعها أو حيازتها بكميات محدودة لاستخدامها فقط لاغراض علم الطب الشرعي المصرح به حسب الأصول،

د) من المقرر أدماجها والمدمجة كجزء لا يتجزأ من أجهزة حربية مصرح بها حسب الاصول في اقليم الدولة المنتجة في غضون ثلاث سنوات من بدء نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة، على أن تعتبر تلك الأجهزة المنتجة خلال فترة السنوات الثلاث أجهزة عسكرية مصرح بها حسب الاصول في اطار الفقرة ٤ من المادة الرابعة في هذه الاتفاقية .

ثالثا– في هذا الجزء :

عبارة «المصرح بها حسب الأصول» في الفقرة ثانيا (أ)، (ب)، (ج) تعني المصرح بها بموجب قانون الدولة الطرف المعنية أو نظمها، وعبارة «المتفجرات القوية» تشمل، ولكن لا تقتصر على، رباعي الحلقي – رباعي النترامين (اكتوجين)، ورابع نترات خماسي الارثريتول (بنترايت)، وثلاثي المثيلين الحلقي – ثلاثي النترامين (هكسوجين) .

الجزء الثاني : المواد الكاشفة .

المادة الكاشفة هي أي مادة من تلك المواد المبينة في الجدول التالي والمقصود من المواد الكاشفة المذكورة في هذا الجدول أن تستعمل لتعزيز إمكانية كشف المتفجرات بواسطة الكشف البخاري . وينبغي في كل حالة، ادماج المادة الكاشفة في المتفجرات بطريقة تجعلها موزعة بانتظام داخل المنتج النهائي . ويتعين أن يكون الحد الادنى لتركيز المادة الكاشفة في المنتج النهائي للمتفجر عند صنعه، كما يلي :

جـدول

اسم المادة الكاشفة	الصياغة الجزئية	الوزن الجزئي	الحد الأدنى للتركيز
ثنائي نترات اثيلين الجليكول	ك٢ يد٤ (ن١٣)٢	١٥٢	٠,٢ ٪ حسب الكتلة
٢، ٣ – ثنائي مثيل – ٢، ٣ ثنائي نترات البوتان	ك٦ يد١٢ (ن١٢)٢	١٧٦	٠,١ ٪ حسب الكتلة
بارا – أحادي نترات التولوين	ك ٧ يد ٧ ن١ ٢	١٣٧	٠,٥ ٪ حسب الكتلة
اورثو – أحادي نترات التولوين	ك٧ يد٧ ن١ ٢	١٣٧	٠,٥ ٪ حسب الكتلة

وإذا كان أحد المتفجرات يحتوي، نتيجة لتركيبه العادي، على أي من المواد الكاشفة التركيز الدنيا اللازمة أو بنسبة تزيد عليها، فيجب اعتبار أنه قد تم تمييزه .

المرفق (ب)
نتائج استبيان حالة تنفيذ اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

الدول المتعاقدة					الدول الأطراف في الاتفاقية							الدول المنتجة			
الدولة	التصديق	الحاجة إلى معلومات فنية	المعلومات الفنية		إلغاء أورثو أحادي نترات التولوين	التشريع	مشاكل في التشريع	مشاكل في الخزن		خطط لتدمير المتفجرات العسكرية	مشاكل في تدمير المتفجرات العسكرية	إنتاج المتفجرات		مشاكل فنية في الإنتاج/ الخزن	حلت المشاكل/ ستتقاسم المعلومات	
			مطلوبة	مقدمة				بلاستيكية	صفحية			العسكرية	التجارية			
استراليا	قيد النظر	لا	-	لا	-	-	-	-		-	-	-		-	-	-
بيلاروس	2001	نعم	نعم	لا	-	-	-	-		-	-	-		-	-	
كندا	1996	غير منطبقة	نعم		نعم	نعم	لا	لا	نعم	لا	غير منطبقة	لا		لا	غير منطبقة	نعم
كولومبيا	2002	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	لا	لا		لا	لا	-		-	-	
شيلي	2000	لا	لا	نعم	لا	نعم	لا	لا توجد المواد		لا توجد المواد	-	-		-	-	
الصين	لم تصدق على الاتفاقية ولم تنفذها بالتالي															
الدانمرك	1998	-	-	نعم	قيد النظر	نعم	لا	غير منطبقة		-	المعلومات غير متوافرة	-		-	-	
استونيا	1996	-	-		نعم	نعم	لا	لا		لا	لا	-		-	-	
فنلندا	2001-2000	نعم	نعم	لا	**	-	-	-		-	-	نعم	لا	نعم	نعم/لا	لا
فرنسا	1997	نعم	-	نعم	نعم	نعم	نعم	لا		نعم	-	نعم		-	-	
ألمانيا	1998	لا	نعم		نعم	نعم	لا	لا		لا	لا	نعم		لا	-	نعم
غانا	1998	نعم	نعم	-	نعم	لا	نعم	لا		نعم	لا	-		-	-	
ايسلندا	لم يحدد موعد	نعم	لا		-	-	-	-		-	-	-		-	-	
الهند	1999	غير منطبقة	نعم		نعم	نعم	لا	لا		غير منطبقة	غير منطبقة	نعم	لا	نعم	نعم	
ايرلندا	لا تعليق ولا ملاحظات															
الأردن	1996	نعم	نعم		نعم	نعم	نعم	لا		-	-	-		-	-	
الكويت	1996	-	لا		نعم	نعم	لا	لا		لا	لا	-			-	
قيرغيزستان	2000	-	لا		-	-	-	-		لا	لا	-		-	-	
ليسوتو	لا	نعم	نعم	لا	نعم	لا	غير معروفة	-		-	-	-		-	-	
ليتوانيا	1996	-	لا		نعم	نعم	لا	لا		لا	لا	لا		لا	لا	نعم
مالطة	1994	غير منطبقة	غير منطبقة		غير منطبقة	نعم	لا	غير منطبقة		لا توجد المواد الاستيراد محظور	غير منطبقة	-		-	-	
المكسيك	1992	لا تنتج المتفجرات ولا مواد التمييز														
مولدوفا	1997	-	لا		نعم	نعم	لا	لا		لا	غير منطبقة	-		-	-	

مرسوم بالقانون رقم (٦١) لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى اتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية لطرف ثالث على سطح الأرض

المعاهدة
المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث على سطح الأرض الموقع عليها بمدينة روما في يوم الثلاثاء ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢م

الدول الموقعة على هذه المعاهدة :

مشبعة بالرغبة في ضمان تعويض عادل لكل من أصابه أضرار على سطح الأرض من جراء طائرات أجنبية وذلك مع تحديد مدى المسؤوليات الناجمة عن مثل هذه الاضرار تحديدا معقولا ابتغاء تفادي ما يحول دون تطور النقل الجوي الدولي وفضلا عن ذلك .

مفعمة بالثقة في ضرورة توحيد قواعد المسؤوليات الناجمة عن هذه الاضرار والمتبعة في مختلف بلاد العالم ، إلى أقصى حد مستطاع عن طريق عقد معاهدة دولية .

قد عينت لتحقيق هذه الأهداف ، المندوبين المفوضين الموقعين أدناه مزودين بكامل السلطات .

وتم الاتفاق بينهم على الأحكام الآتية :

الفصل الأول
في مبادئ المسؤولية

مادة (١)

١ – لكل من أصابة ضرر على سطح الأرض ، الحق في التعويض بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها . ولا محل للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع ، أو إذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة في الحيز الجوي وفقا لقواعد المرور الجوية المعمول بها .

٢ – وتحقيقا لأهداف هذه المعاهدة تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية ، أما في حالة الطائرات الأخف من الهواء (ايروسات) فان التعبير «في حالة طيران» ينصرف إذن إلى الفترة مابين لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التي يعاد فيها وصلها به ثانية .

مادة (٢)

١ – الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه في المادة الأولى من هذه المعاهدة يقع على عاتق مستغل الطائرة .

٢ – أ – وتحقيقا لأهداف هذه المعاهدة ، يقصد بكلمة «المستغل» الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ، ومع ذلك يعتبر مستغلا ذلك الذي يكون قد احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة .

ب – ويعد مستعملا للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعية أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلا أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم .

٣ – مفروض في المالك المقيدة باسمه الطائرة ، أنه المستغل لها ومن ثم يكون مسؤولا ما لم يقم الدليل

– خلال اجراءات تحديد مسؤوليته – على أن شخصا غيره هو المستغل وعليه أن يبادر في هذه الحالة متى سمحت اجراءات التقاضى، باتخاذ كافة التدابير اللازمة لإدخال هذا الأخير طرفا في الدعوى.

مادة (٣)

إذا لم يكن للشخص المستغل للطائرة وقت وقوع الضرر دون سواه الحق في استعمالها لمدة تزيد على أربعة عشر يوما تبدأ حسابها من اللحظة التي تولد له فيها هذا الحق، فان الشخص الذي خوله إياه يكون مسؤولا معه بالتضامن ويلتزم كل منهما وفقا للشروط الواردة في هذه المعاهدة وحدود المسؤولية المقررة بها.

مادة (٤)

إذا استعمل شخص طائرة بغير رضا من له الحق في توجيه ملاحتها فان هذا الأخير مالم يثبت انه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال، يكون مسؤولا بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الاضرار المبررة للتعويض المشار إليه في المادة الأولى، وتلتزم كل منهما وفقا للشروط الواردة في هذه المعاهدة وحدود المسؤولية المقررة بها.

مادة (٥)

الشخص الذي تقوم مسؤوليته بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة لا يلتزم بتعويض الضرر الذي يقع نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو لاضطرابات مدنية أو إذا كان هذا الشخص قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة.

مادة (٦)

١ – الشخص الذي تقوم مسؤوليته بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة لا يلتزم بتعويض الضرر إذا ما أقام الدليل على أن هذا الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ الشخص الذي لحقه الضرر دون سواه أو تابعيه أو وكلاءه دون سواهم. فإذا ما أثبت الشخص المسؤول أن الضرر قد شارك في أسبابه الشخص الذي لحقه الضرر أو تابعيه أو وكلاءه فلا مناص إذن من النزول بالتعويض نزولا مضطرداً يتمشى مع درجة هذا الاشتراك في أحداث الضرر. وعلى أية حال فلا محل للإعفاء من التعويض والنزول به في حالة مسؤولية تابعي المضرور أو وكلائه متى أقام هذا الأخير الدليل على أن هؤلاء كانوا يعملون خارج حدود اختصاصاتهم.

٢ – إذا رفع شخص دعوى تعويض عن ضرر ناشئ من موت أو اصابة شخص آخر فان الاهمال أو الامتناع أو خطأ هذا الشخص الآخر أو اتباعه أو وكلاءه يولد نفس الآثار المشار إليها في الفقرة السابقة.

مادة (٧)

إذا تصادمت طائرتان أو أكثر في حالة طيران أو عاقت أحدهما سير الأخرى فتولد ضرر يبرر المطالبة بتعويض وفقا لأحكام المادة الأولى أو إذا نشأ مثل هذا الضرر من طائرتين أو أكثر معا فإن كلا منهما يعتبر متسببا في الضرر ويكون المستغل لكل منها مسؤولا بالتطبيق للشروط المقررة الواردة في هذه المعاهدة وحدود المسؤولية المقررة بها.

مادة (٨)

للأشخاص المشار إليهم في الفقرة (٣) من المادة الثانية وفي المادتين الثالثة والرابعة حق التمسك بجميع أوجه الدفاع المخولة للمستغل بمقتضى أحكام هذه المعاهدة.

مادة (٩)

المستغل، والمالك وكل مسؤول بمقتضى أحكام المادتين الثالثة والرابعة وكذلك تابعوهم ووكلاؤهم لا يتحملون أية مسؤولية عن الاضرار التي تقع على سطح الأرض من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها، خلافا لما نصت عليه صراحة أحكام هذه المعاهدة على أن هذا النص لا يسري بالنسبة لمن قصد أحداث الضرر.

مادة (١٠)

لا تتعرض هذه المعاهدة، بحال من الأحوال لموضوع ما إذا كان للمسؤول وفقا لأحكامها الحق من عدمه في الرجوع على الغير.

الفصل الثاني
في مدى المسؤولية

مادة (١١)

١ – مع عدم الاخلال بما تنص عليه أحكام المادة الثانية عشرة فان مبلغ التعويض الواجب الدفع بواسطة كافة المسؤولين وفقا لأحكام هذه المعاهدة عن الضرر المشار إليه في المادة الأولى، لا يجوز أن يتجاوز عن كل طائرة وكل حادث.

أ – (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) للطائرة التي تزن (١٠٠٠ كيلو جرام) فأقل.

ب – (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (٤٠٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على الألف للطائرة التي يزيد وزنها عن ألف كيلو جرام ولا يتجاوز ستة آلاف كيلو جرام.

جـ – (٢,٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (٢٥٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على ٦٠٠٠ كيلو جرام للطائرة التي يزيد وزنها عن ستة آلاف كيلو جرام ولا يتجاوز عشرين ألفا.

د – (٦,٠٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (١٥٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على عشرين ألف كيلو جرام للطائرة التي يزيد وزنها عن عشرين ألف كيلوا جرام ولا تتجاوز خمسين ألفا.

هـ – (١٠,٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (١٠٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على خمسين ألف كيلو جرام للطائرة التي يزيد وزنها عن خمسين ألف كيلو جرام.

٢ – لا يجوز في حالة الوفاة أو الاصابة ان يزيد التعويض عن (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) لكل شخص مات أو أصيب.

٣ – يقصد باصلاح «الوزن» هنا الحد الأقصى لوزن الطائرة المصرح به لإقلاعها في شهادة صلاحيتها للطيران ولا يدخل فيه آثار الغاز الرافع ان كان له ثمة وجود.

٤ – أرقام المبالغ المذكورة بالفرنك في هذه المادة قامت على وحدة نقدية معيارها ٥ , ٦٥ ميللجرام من الذهب الخالص بنسبة ٩٠٠ من الألف. وهذه المبالغ يمكن تحويلها إلى أرقام صحيحة في أية عملة وطنية. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية خلاف العملة الذهب وفي حالة رفع الدعوى وفقا لما تكون عليه القيمة الذهبية لهذه العملات في يوم صدور الحكم، أو في تاريخ التوزيع في الأحوال الواردة في المادة الرابعة عشرة.

مادة (١٢)

١ – تكون مسؤولية المستغل غير محدودة إذا ما أثبت الذي لحقه الضرر أن ما أصابه من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعية أو وكلاءه لإحداث ضرر ومع ذلك ففي حالة الفعل المتعمد أو الامتناع المقصود من جانب التابعين أو الوكلاء يجب أيضا أن يثبت انهم أتوا ذلك أثناء قيامهم بوظائفهم وفي حدود اختصاصاتهم.

٢ – فإذا استحوذ شخص على طائرة بطريق غير مشروع واستعملها دون رضاء من له حق استعمالها كانت مسؤوليته غير محدودة.

مادة (١٣)

١ – إذا تعدد المسؤولون عن الضرر، وفقا لأحكام المادتين الثالثة والرابعة أو كان المالك المقيد في سجل التسجيل مسؤولا باعتباره المستغل للطائرة وفقا لنصوص الفقرة ٣ من المادة الثانية وان لم يكن بالفعل هو المستغل لها فليس لمن أصابهم ضرر أن يطمعوا في تعويض اجمالي يزيد على التعويض الأكثر ارتفاعا والذي يجوز أن يلقى وفقا لأحكام هذه المعاهدة، على عاتق أي من المسؤولين.

٢ – حيث يجري أعمال المادة السابعة فلمن وقع عليه الضرر الحق في التعويض بمبلغ غايته مجموع الحد الأقصى المقرر لكل طائرة ساهمت في وقوع الضرر، على أن لا يسأل أي مستغل إلا في حدود المبلغ المحدد لطائرته، مالم تكن مسؤوليته غير محدودة طبقا لنص المادة الثانية عشرة.

مادة (١٤)

إذا تجاوز المبلغ الاجمالي للتعويضات المقررة حد المسؤولية الجائز تطبيقة وفقا لأحكام هذه المعاهدة، طبقت القواعد الآتية مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) من المادة الحادية عشرة.

أ – إذا انصرفت التعويضات إلى حالات فقد الحياة البشرية أو الاصابات البدنية فحسب وانصرفت إلى حالات الاضرار التي تصيب الأموال وحدها، خفضت هذه المطالبات تخفيضا يتناسب مع المبالغ المقابلة لكل منها.

ب – إذا انصرفت التعويضات في وقت واحد إلى فقد الحياة البشرية أو الاصابات البدنية والأضرار بالأموال، خصص أولا وعلى سبيل الأسبقية نصف المبلغ المعهد للتوزيع لتعويض حالات فقد الحياة البشرية والاصابات البدنية فإن تبين عدم كفايته وزع توزيعا نسبيا بينها. أما النصف الباقي فيوزع توزيعا نسبيا بين التعويضات الخاصة بالاضرار التي أصاب الأموال وإذا فاض عن هذا النصف شيء انصرف إلى تعويض مالم يمكن اتمام تسويته من الاضرار التي أصابت الحياة أو البدن.

الفصل الثالث

في التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستغل

مادة (١٥)

١ – لكل دولة متعاقدة ان تحتم تأمين مسؤولية المستغل لطائرة مسجلة في سجلات دولة متعاقدة أخرى عن الأضرار التي قد تقع فوق إقليمها وتبرر التعويض عنها وفقا لحكم المادة الأولى على ألا يقل هذا الضمان عن حد التعويض المقرر تطبيقا لأحكام المادة الحادية عشرة .

٢ – أ- ينبغي أن يعد التأمين مرضياً متى تم التعاقد عليه وفقا لأحكام هذه المعاهدة لدى مؤمن مرخص له بالتأمين عن مثل هذه الاضرار بمقتضى قوانين الدولة التي حصل تسجيل الطائرة فيها أو وفقا لقوانين الدولة التي يوجد بها المقر الرئيسي لأعمال المؤمن الذي تحققت هذه الدولة أو تلك من ملاءمته .

ب – إذا ما طلبت دولة تأمين بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة ولم تكن قيمة التعويضات التي صدر بها حكم نهائي من هذه الدولة قد أديت بالعملة الجارية فيها وبالرغم من طلب ذلك جاز لكل دولة من الدول المتعاقدة اعتبار المؤمن مليئا وذلك حتى يتم الدفع .

٣ – وبالرغم من حكم الفقرة الثانية المنوه عنها أعلاه ، فللدولة المحلق فوقها أن ترفض اعتباره مرضيا التأمين المتعاقد عليه لدى مؤمن غير مرخص له بذلك في دولة متعاقدة .

٤ – بدلا من التأمين فانه يعد مرضيا ، أي من الضمانات الوارد ذكرها بعد متى كانت متفقة مع أحكام المادة السابعة عشرة .

أ – إيداع تأمين نقدي في خزانة عامة للدولة المتعاقدة التي تم فيها تسجيل الطائرة أو في مصرف مرخص له بذلك منها .

ب – ضمان يعطيه مصرف مرخص له بذلك من الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة والذي تكون هذه الدولة قد تحققت من ملاءته المالية .

جـ – ضمان تقدمه الدولة المتعاقدة التي قيدت الطائرة في سجلاتها على شريطة أن تتعهد هذه الدولة بألا تتمسك بالحصانة القضائية إذا ما تطور النزاع بشأن هذا الضمان إلى مرحلة التقاضي .

٥ – ومع عدم الاخلال بأحكام الفقرة ٦ من هذه المادة ، فللدولة المحلق فوقها أن تحتم أيضا أن تحمل الطائرة شهادة مقدمة من المؤمن تقطع بأن التأمين قد تم فعلا وفقا لأحكام هذه المعاهدة مع تحديد اسم الشخص أو الأشخاص الذين كفلت مسؤولياتهم بموجب هذا التأمين ، وكذلك شهادة صادرة من الجهات المختصة في الدولة التي سجلت بها الطائرة أو من الدولة التي توجد فيها موطن المؤمن أو المقر الرئيسي لأعماله ، تؤكد ملاءته فإذا ما تبين أن ضمانا آخر قد قدم وفقا لنص الفقرة الرابعة من هذه المادة ، وجب على السلطات المختصة في الدولة التي سجلت بها الطائرة أن تقدم شهادة بذلك .

٦ – لا ضرورة لأن تحمل الطائرة الشهادة المنوه عنها بالفقرة الخامسة من هذه المادة متى تبين سبق إيداع صورة معتمدة طبق الأصل منها لدى السلطة المختصة التي عينتها الدولة المحلق فوقها أو لدى المنظمة الدولية للطيران المدني إذا ما ارتضت ذلك على أن تتولى هذه المنظمة من جانبها موافاة جميع الدول المتعاقدة بصورة منها .

٧ – (أ) إذا تبينت للدولة المحلق فوقها أسباب جدية تدعو إلى الشك في ملاءة المؤمن أو المصرف الذي تعهد بتقديم الضمان المشار إليه في الفقرة الرابعة من أحكام هذه المادة فلها أن تطلب أدلة اضافية عن هذه الملاءة. وإذا قام خلاف حول كفاية هذه الأدلة وجب عرض النزاع الناشب بين الدول صاحبة الشأن بناء على طلب احداها على هيئة تحكيم التي قد تكون أما مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، وأما شخص أو هيئة توافق عليه أو عليها الدول صاحبة الشأن.

(ب) حتى تقضي هيئة التحكيم في هذا النزاع وجب على الدولة المحلق فوقها اعتبار التأمين أو الضمان صحيحا بصفة مؤقتة.

٨ – الضمانات التي يمكن المطالبة بها بالتطبيق لهذه المادة يجب أن يعلن بها السكرتير العام منظمة الطيران المدني الدولي الذي يتولى بدوره احاطة كل دولة متعاقدة علماً بها.

٩ – لأغراض هذه المادة يقصد أيضا باصطلاح «مؤمن» طائفه من المؤمنين، ولأغراض الفقرة الخامسة من هذه المادة يشمل «اصطلاح» الجهات المختصة في الدولة أعلاه الأقسام السياسية المنوط بها سلطة رقابة نشاط هيئات المؤمنين فيها.

مادة (١٦)

١ – ليس للمؤمن ولا لأي ضامن آخر لمسؤولية المستغل بالتطبيق لأحكام المادة الخامسة عشر، أن يدفع طلبات التعويض للمؤسسة على أحكام هذه المعاهدة إلا بالدفوع الآتي بيانها. وذلك بالإضافة إلى أوجه الدفاع التي للمستغل وتلك التي تقوم على تزوير المستندات.

أ – أن يكون الضرر قد وقع بعد انتهاء مفعول الضمان، على إنه إذا انقضى أجل الضمان في خلال رحلة فانه يمتد حتى أول هبوط مقرر في خط سير الرحلة بشرط الا يتجاوز الامتداد أربع وعشرين ساعة. . وإذا بطل مفعول الضمان لأي سبب غير انقضاء أجله أو تبدل المستغل بغيره امتد الضمان لمدة خمسة عشر يوماً تبدأ من وقت قيام المؤمن أو الضامن بالاخطار بأن الضمان لم يعد صالحا لحين تمام سحب شهادة المؤمن أو شهادة الضامن المسلتزمة وفقا لأحكام الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشرة في الحالة التي يكون فيها هذا السحب قد حصل قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوما. ويحصل هذا الاخطار قانونا للسلطة المختصة في الدولة التي أكدت أن المؤمن أو الضامن مليء.

ب – أن يكون الضرر قدوقع خارج الحدود الاقليمية المنصوص عليها في التأمين مالم يتبين ان الطيران خارج هذه الحدود قد اقتضته قوة قاهرة أو كان لتقديم مساعدة أملتها الظروف أو كان لخطأ في القيادة أو عمليات الطيران أو الملاحة.

٢ – على الدولة التي قدمت شهادة طبقا للفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشرة، متى توقف التأمين أو الضمان على أن يكون نافذا لأسباب أخرى غير انقضاء الأجل، أن تخطر بذلك الدول المتعاقدة ذات الشأن وفي أسرع وقت ممكن.

٣ – في الحالة التي يستوجب فيها تقديم شهادة تأمين أو ضمان آخر بالتطبيق لنص الفقرة الخامسة من

المادة الخامسة عشرة ثم حصل أن تغير المستغل خلال فترة سريان مفعول الضمان فان هذا الضمان يخلي مسؤولية المستغل الجديد وفقا لأحكام هذه المعاهدة مالم تكن مسؤولية هذا المستغل قد استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع . على أن هذا التوسع في الضمان لا يجوز أن يمتد لأكثر من خمسة عشرة يوماً تحسب من اللحظة التي يخطر فيها المؤمن أو الضامن السلطة المختصة في الدولة التي سلمت الشهادة بأن الضمان قد انتفت صلاحيته ولا أكثر من اليوم الذي يتم فيه سحب شهادة المؤمن المنوه عنها في الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشر إذا حدث ذلك قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوما .

٤ – لا ينتفع بامتداد سريان مفعول الضمان المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا الشخص الذي أصابه الضرر .

٥ – دون اخلال بما قد يكون لمن لحقه ضرر من حق رفع الدعوى المباشرة وفقا لأحكام التشريع المنظم لعقد التأمين أو الضمان فانه لا يجوز للشخص الذي لحقه الضرر أن يرفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن إلا في الحالات الآتية : –

أ – إذا ما أمتد سريان مفعول الضمان وفقا لأحكام الفقرة الأولى بشقيها (أ، ب) من هذه المادة .

ب – إذا ما أشهر افلاس المستغل .

٦ – فيما عدا أوجه الدفاع المبينة في الفقرة الأولى من أحكام هذه المادة ليس للمؤمن ولا لأي ضامن آخر لمسؤولية المستغل أن يتمسك بأي وجه من أوجه البطلان ولا بأي مكنة في إلغاء ذي أثر رجعي إذا ما أقام من لحقه الضرر دعوى مباشرة وفقا لأحكام هذه المعاهدة .

٧ – لا تخل أحكام هذه المادة بما للمؤمن أو للضامن من حق في الرجوع على آخر .

مادة (١٧)

١ – إذا قدم ضمان بالتطبيق لأحكام الفقرة الرابعة من المادة الخامسة عشر فينبغي تخصيصه على وجه التحديد والتفصيل لدفع التعويضات المستحقة وفقا لنصوص هذه المعاهدة .

٢ – ويعتبر الضمان كافيا متى كان في حدود مبلغ مساو لما قررته أحكام المادة الحادية عشرة إذا تعلق الضمان بمستغل لطائرة واحدة . أما إذا كان المذكور مستغلا لعدد من الطائرات ، فإن الضمان يعد تأمينا متى كان المبلغ مساو على الأقل لمجموع الحد الأقصى لما هو مقرر لأثقل طائرتين بينهما .

٣ – بمجرد إعلان المستغل بالمطالبة بالتعويض ، وجب زيادة مبلغ الضمان حتى يعادل حاصل مجموعة المبلغين الآتيين : –

أ – قيمة الضمان اللازم توافره بمقتضى أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة .

ب – قيمة المطالبة بالتعويض على أن لا تزيد هذه المطالبة عن حد المسؤولية المقررة وتبقى الزيادة في الضمان محتفظا بها لحين تمام الفصل في الدعوى بالقبول أو بالرفض .

المادة الثامنة عشرة

لا يجوز للدائن المستغل الحجز أو اتخاذ اجراء تنفيذي ما على أي مبلغ مستحق له لدى المؤمن طالما أن حقوق الغير الذي وقع عليه الضرر وفقا لأحكام هذه المعاهدة لم تنقض .

الفصل الرابع
في قواعد اجراءات ومواعيد التقاضي

مادة (١٩)

إذا لم يكن من لحقه الضرر قد أقام دعوى تعويض على المستغل أو إذا لم يكن قد أعلنه بدعوى التعويض في خلال ستة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي أوقع الضرر فليس للمدعى حق في التعويض إلا في الجزء الباقي الذي لم يوزع منه والذي يبقى المستغل مسؤولا عنه بعد الوفاء بجميع المطالبات التي تكون قد قدمت في غضون المدة المذكورة.

مادة (٢٠)

١ – تقام الدعاوي القضائية بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة أما محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر فيها على أنه متى تم اتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين وواحد أو أكثر من المدعي عليهم، جاز رفع الدعاوي أمام محاكم أي من الدول المتعاقدة، على أن لا تؤثر هذه الاجراءات على حقوق أولئك الذين يقيمون دعوى في الدولة التي وقع الضرر فيها. وللخصوم أيضا أن يعرضوا نزاعهم على هيئة تحكيم في أي من الدول المتعاقدة.

٢ – تتخذ كل دولة متعاقدة كافة التدابير اللازمة للتأكد من أن المدعى عليه وجميع الخصوم الآخرين أولي الشأن قد صار إعلانهم بكل اجراء يخصهم وانه قد تهيأت لهم فرص عادلة وملائمة للدفاع عن مصالحهم.

٣ – على كل دولة متعاقدة أن تعمل، ما وسعها الجهد، على أن تفصل محكمة واحدة وفي قضية واحدة في كافة الدعاوى المنوه عنها في الفقرة الأولى من هذه المادة والتي يتضح أنها راجعة لحادث واحد.

٤ – إذا صدر حكم نهائي وإن كان غيابيا من المحكمة المختصة وفقا لأحكام هذه المعاهدة وكان من الممكن طلب تنفيذه وفقا للأوضاع التي يقررها قانون هذه المحكمة، فإن هذا الحكم، متى استوفي إجراءاته الشكلية المقررة في قانون الدولة المتعاقدة أو قانون أي إقليم دولة أو مقاطعة تكون جزء من تلك الدولة المتعاقدة التي طلب التنفيذ فيها، يكون نافذا:

أ – أما في الدولة المتعاقدة حيث يوجد موطن الطرف الخاسر دعواه أو المقر الرئيسي لأعماله.

ب – وأما في أي دولة متعاقدة أخرى توجد بها أموال للطرف الخاسر دعواه متى كانت الأموال الموجودة له في الدولة المشار إليها في الفقرة (أ) أو في الدولة التي صدر فيها الحكم، لا تسمح بضمان تنفيذه.

٥ – مع عدم الاخلال بأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة، يمكن الامتناع عن تنفيذ الحكم إذا أمكن إقامة الدليل أمام المحكمة المعروض عليها طالب التنفيذ، على أن:

أ – الحكم قد صدر غيابيا وأن المدعى عليه لم يكن قد أحيط علما بالدعوى المقامة عليه في الوقت الملائم ليتمكن من الدفاع عن نفسه.

ب – انه قد تعذر على المدعى عليه أن يدافع عن مصالحه في ظروف ملائمة وعادلة.

جـ – الحكم يتعلق بنزاع كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين الخصوم أنفسهم وحاز بمقتضى قانون الدولة التي طلب فيها التنفيذ، قوة الشيء المحكوم به.

د – الحكم جاء وليد طرق احتيالية صادرة من أي من المتخاصمين.

هـ – الشخص طالب التنفيذ غير ذي صفة.

٦ – لا تقبل اعادة النظر في موضوع الدعوى بمناسبة النظر في أمر التنفيذ وفقا لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة.

٧ – ويمكن الامتناع عن التنفيذ أيضاً متى جاء الحكم مخالفا للنظام العام في الدولة المطلوب تنفيذه فيها.

٨ – من حق المدعى في حالة اتباع الإجراءات التي نصت عليها الفقرة الرابعة من أحكام هذه المادة أن يقيم دعوى قضائية جديدة أمام محاكم الدولة التي امتنعت عن تنفيذ الحكم استنادا إلى أحد الأسباب المذكورة في الفقرات الصغيرة (أ، ب، أو د) من الفقرة الخامسة أو السابعة من هذه المادة، على أن لا يتخطى مجموع التعويضات التي يقضي بها الحكم الصادر في الدعوى الجديدة حدود المسؤولية المقررة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة، ولا يمكن أن يصلح الحكم السابق كوجه من أوجه الدفع في الدعوى الجديدة الا في حدود القدر الذي تفيد في ذلك.

ويصبح الحكم السابق غير قابل للتنفيذ من اللحظة التي ترفع فيها الدعوي الجديدة. ومع عدم الإخلال بأحكام المادة الحادية والعشرين فان الحق في رفع دعوى جديدة وفقا لأحكام هذه الفقرة يسقط بالتقادم بانقضاء عام من تاريخ استلام المدعى الأخطار بالإمتناع عن تنفيذ الحكم.

٩ – بالرغم مما نصت عليه الفقرة الرابعة من هذه المادة فعلى المحكمة المقدم لها طلب التنفيذ أن ترفض تنفيذ أي حكم صادر من محكمة دولة أخرى غير تلك التي وقع الضرر في إقليمها طالما أن جميع الأحكام الصادرة من هذه الدولة الأخيرة لم تنفذ بعد.

وعليها أيضا أن ترفض طلب التنفيذ إذا لم تكن قد صدرت بعد أحكام نهائية في كافة الدعاوي التي رفعها في الدولة التي وقع الضرر فيها أولئك الذين التزموا حدود المدة المقررة في المادة التاسعة عشرة متى أقام المدعى عليه الدليل على أن مجموع التعويضات التي يمكن أن يقضي بها فيها قد تزيد على حد المسؤولية المقررة بمقتضى أحكام هذه المعاهدة.

وعلى غرار ذلك، إذا تجاوز مجموع التعويضات المقضى بها، في الدعاوى التي أقامها في الدولة التي وقع الضرر فيها، من التزموا حدود المدة المقررة في المادة التاسعة عشرة، غاية المسؤولية المقررة فعلى هذه المحكمة ان لا تأمر بالتنفيذ قبل أن يكون إنقاص هذه التعويضات قد أجرى أعمالا لأحكام المادة الرابعة عشرة.

١٠ – يكون الحكم بالمصاريف مشمولا بالنفاذ أيضا متى صدر حكماً مشمولاً بالنفاذ لأحكام هذه المادة ومع ذلك فللمحكمة التي رفع إليها طلب التنفيذ، وبناء على طلب من الطرف – الخاسر للدعوى أن تحدد قيمة هذه المصاريف بعشرة في المائة من قيمة المبلغ المقضى بنفاذه. ولا تشمل حدود المسؤولية المبينة في هذه المعاهدة مصاريف الدعوى الأخرى.

١١ – يجوز إعمال فائدة حدها الأقصى أربعة في المائة سنويا من يوم صدور الحكم المشمول بالنفاذ على التعويضات المقضى بها.

١٢ – طلبات تنفيذ الأحكام المشار إليها في الفقرة الرابعة من هذه المادة يجب تقديمها في بحر خمس سنوات تبدأ من تاريخ صيرورتها نهائية .

مادة (٢١)

١ – تتقادم الدعاوى التي تنص عليها أحكام هذه المعاهدة بانقضاء عامين من اليوم الذي وقع فيه الحادث الذي نتج عنه الضرر .

٢ – أسباب ايقاف أو انقطاع مدة التقادم المشار إليها الفقرة الأولى من هذه المادة يحددها قانون المحكمة المطروح أمامها النزاع ، على أنه في جميع الأحوال لا تقبل الدعوى بعد انقضاء ثلاثة أعوام من اليوم الذي وقع فيه الحادث الذي نتج عنه الضرر .

مادة (٢٢)

إذا توفى الشخص المسؤول ، فإن دعوى التعويض المقررة بمقتضى أحكام هذه المعاهدة تسري في مواجهة من يخلفه في التزاماته .

الفصل الخامس
في تطبيق المعاهدة وأحكام عامة

مادة (٢٣)

١ – تسري هذه المعاهدة على الاضرار المشار إليها في المادة الأولى التي تقع في إقليم دولة متعاقدة وناجمة عن طائرة تم تسجيلها في إقليم دولة متعاقدة أخرى .

٢ – تحقيقا لأغراض هذه المعاهدة ، تعتبر السفينة أو الطائرة في أعالي البحار كأنها جزء من اقليم الدولة التي تم تسجيلها فيها .

مادة (٢٤)

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الأضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران أو تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة في باطنها .

مادة (٢٥)

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية عن هذه الأضرار نظمها إما عقد بين من لحقه الضرر من جهة والمستغل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عندما وقع الضرر من جهة أخرى ، وإما تنظمها تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص .

مادة (٢٦)

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الأضرار الناجمة عن طائرات الجمارك أو طائرات الشرطة .

مادة (٢٧)

على الدول المتعاقدة أن تعمل ما وسعها الجهد ، على أن تدفع التعويضات المستحقة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة بعملة الدولة التي وقع الضرر فيها .

مادة (٢٨)

إذا استلزم الأمر في دولة متعاقدة اتخاذ إجراءات تشريعية لتصبح هذه المعاهدة نافذة المفعول تعين احاطة الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدني علما بما اتخذت من هذه الاجراءات .

مادة (٢٩)

تلغي المعاهدة الحالية بمجرد صيرورتها نافذة المفعول وفيما بين الدول المتعاقدة التي كانت أيضا طرفا في المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاضرار التي تحدث للغير من طائرة على سطح الأرض والتي كانت معدة للتوقيع بمدينة روما في ٢٩ مايو سنة ١٩٢٣ ، أحكام معاهدة روما المنوه عنها .

مادة (٣٠)

استهدافا لأغراض هذه المعاهدة . .

يعني – اصطلاح (شخص) كل شخص طبيعي أو اعتباري بما في ذلك الدولة ، يعني اصطلاح (الدولة المتعاقدة) كل دولة أتمت التصديق على المعاهدة أو تكون قد انضمت إليها وكذلك تلك التي لم يصبح انسحابها نافذا بعد .

اصطلاح (إقليم دولة) لا يعني إقليم الدولة «الام» فحسب وانما أيضا كل الأقاليم التي تمثلها في ميدان العلاقات الخارجية مع مراعاة أحكام المادة السادسة والثلاثين .

الفصل السادس
أحكام ختامية

مادة (٣١)

تظل هذه المعاهدة معدة لتوقيع كل دولة حتى تصبح نافذة المفعول حسبما تقرره أحكام المادة الثالثة والثلاثين .

مادة (٣٢)

١ – تخضع هذه المعاهدة لتصديق الدول الموقعة عليها .

٢ – يجري ايداع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

مادة (٣٣)

١ – متى توافر لهذه المعاهدة إيداع وثائق تصديق خمس من الدول الموقعة يسري مفعولها بينها من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ إيداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق . وتصبح نافذة المفعول في مواجهة كل دولة يتم تصديقها عليها فيما بعد ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ إيداع وثائق تصديقها .

٢ – يقوم الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدني بتسجيل هذه المعاهدة لدى هيئة الأمم المتحدة متى أصبحت نافذة المفعول .

مادة (٣٤)

١ – تظل هذه المعاهدة بعد ما تصبح نافذة المفعول معدة لانضمام أي دولة غير موقعة عليها .

٢ – ويتم هذا الانضمام عن طريق إيداع وثيقة الانضمام لدى المنظمة الدولية للطيران المدني ويولد هذا الانضمام أثره من اليوم التسعين التالي لتاريخ الايداع .

مادة (٣٥)

١ – لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه المعاهدة عن طريق موافاة المنظمة الدولية للطيران المدني باخطار يؤيد ذلك .

٢ – وهذا الانسحاب يولد أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ تلقى المنظمة لذلك الاخطار . ومع ذلك تظل المعاهدة سارية التطبيق كما لم يكن الانسحاب قد شرع فيه على الاضرار المشار إليها في المادة الأولى والناجمة عن حادثة تكون قد وقعت قبل انقضاء الستة شهور .

مادة (٣٦)

١ – تسري هذه المعاهدة على كافة الأقاليم التي تمثلها دولة متعاقدة في ميدان العلاقات الخارجية ولا يستثنى من ذلك إلا الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الثانية من هذه المادة أو للفقرة الثالثة من المادة السابعة والثلاثين .

٢ – ولكل دولة عند إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها أن تصرح بأن قبولها لهذه المعاهدة لا يقيد اقليما معينا أو بعضا من الأقاليم التي تقوم بتمثيلها في ميدان العلاقات الخارجية .

٣ – ولكل دولة متعاقدة، أن تخطر فيما بعد، منظمة الطيران المدني الدولي بامتداد تطبيق هذه المعاهدة إلى كافة أو إلى جزء معين من الأقاليم التي كانت محل التصريح المنوه عنه في الفقرة الثانية من هذه المادة أو في الفقرة الثالثة من المادة السابعة والثلاثين . ويولده هذه الإخطار أثره، ابتداء من اليوم التسعين التالي لتاريخ تلقي المنظمة اياه .

٤ – ولكل دولة متعاقدة، أن تنسحب من هذه المعاهدة تطبيقا لأحكام المادة الخامسة والثلاثين، بالنسبة لأقليم أو لكافة الأقاليم التي تقوم بتمثيلها في ميدان العلاقات الخارجية .

مادة (٣٧)

١ – إذا ما آل كل أو جزء من إقليم دولة متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة فإن هذه المعاهدة تتوقف عن التطبيق على الاقليم المذكور وذلك من تاريخ هذا المآل .

٢ – إذا أصبح جزء من إقليم دولة متعاقدة دولة مستقلة مسؤولة عن علاقتها الخارجية الخاصة، فإن تطبيق هذه المعاهدة لا يسري على ذلك الإقليم الذي أصبح دولة مستقلة وذلك ابتداء من تاريخ صيرورته مستقلا .

٣ – وإذا ما آل كل أو جزء من إقليم دولة إلى أخرى متعاقدة، تسري هذه المعاهدة على الإقليم المذكور وذلك من تاريخ هذا الانتقال، على أنه إذا كان الإقليم المنتقل لم يصبح جزء من إقليم الدولة المتعاقدة «الأم» فإن لهذه الأخيرة، قبل إجراء هذا الانتقال أو في وقت حصوله، أن تصرح عن طريق اخطار تبعث به إلى المنظمة الدولية للطيران المدني بأن هذه المعاهدة لا تنطبق على الإقليم المنتقل وذلك ما لم تصدر اخطار وفقا لما تقضي به الفقرة الثالثة من المادة السادسة والثلاثين .

مادة (٣٨)

يحيط الأمين العام منظمة الطيران المدني الدولي جميع الدول الموقعة أو المنضمة وكذلك كافة الدول الأعضاء في المنظمة أو في هيئة الأمم المتحدة علما :

(أ) بتاريخ إيداع كل وثيقة تصديق أو انضمام، وذلك في مدى الثلاثين يوما اللاحقة لتاريخ هذا الإيداع .

(ب) بتاريخ تلقي كل انسحاب أو كل إعلان أو اخطار تم اجراؤه بالتطبيق لأحكام المادتين ٢٦، ٣٧ وذلك في مدى الثلاثين يوما اللاحقة لتاريخ هذا الاستلام .

وعلى الأمين العام للمنظمة أن يخطر أيضا هذه الدول بتاريخ بدء نفاذ مفعول هذه المعاهدة إعمالا لنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة والثلاثين .

مادة (٣٩)

لا يقبل أي تحفظ لهذه المعاهدة .

وإقرارا منهم بذلك، وقع المندوبون المفوضون، بما لهم من كامل السلطات المخولة لهم، هذه المعاهدة .

حرر في مدينة روما في اليوم السابع من شهر أكتوبر عام ألف وتسعمائة واثنين وخمسين باللغات الرسمية الفرنسية والانجليزية والاسبانية ولكل من النسخ الثلاث نفس الحجية .

تودع هذه المعاهدة لدى المنظمة الدولية للطيران المدني حيث تظل معدة للتوقيع عليها وفقا للمادة الحادية والثلاثين، وعلى الأمين العام للمنظمة أن يرسل صورا مطابقة للأصل إلى كافة الدول الموقعة أو المنظمة وكذلك إلى جميع الدول الأعضاء في المنظمة أو هيئة الأمم المتحدة .

روما في ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢

مرسوم بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٩م بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث على سطح الأرض

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور
وعلى المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور
وبناء على عرض وزير الخارجية
وبعد موافقة مجلس الوزراء
اصدرنا القانون الآتي نصه :

(مادة أولى)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث على سطح الأرض المعقودة في روما سنة ١٩٥٢ والمرافقة لهذا القانون .

(مادة ثانية)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في : ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩هـ

٩ أكتوبر ١٩٧٩

Decree-Law No. (61) of Year 1979 Concerning Approving The Joining of The State of Kuwait In The Convention Relating To The Damages Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Ground

Following perusal of the Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1396AH. corresponding to 29th August 1976AD. concerning revising the Constitution,

Article (70) Second Para of the Constitution,

Upon the proposal of the Minister of Foreign Affairs, and

Following the approval of the Council of Ministers,

We promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of Kuwait to join in the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Ground, held in Rome in year 1952 and a copy of which is attached to this law.

Article (2)

All Ministers, each in his jurisdiction, must execute this law, which shall enter into force as of the date of being published in the Official Gazette.

Emir of Kuwait
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abduallah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs
Salem Al-Sabah

Issued at Seif Palace on: 18th Thu AlQadah , 1399 AH.

9th October 1979AD.

مذكرة ايضاحية
للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث على سطح الأرض

رغبةٌ في ضمان تعويض عادل لكل من أصابه ضـــرر على سطح الأرض من جـــراء طائرات أجنبية وتحديد مدى المسؤوليات الناجمة عن مثل هذا الضرر تحديدا معقولا ابتغاء تفادي ما يحول دون تطور النقل الجوي الدولي فقد وقعت في روما بتاريخ ٧/ ١٠/ ١٩٥٢ المعاهدة المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث على سطح الأرض .

وقد تناول الفصل الأول من هذه المعاهدة (المواد من ١ إلى ١٠) مبادئ المسئولية فقضت المادة الأولى بأن الحق في التعويض بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة ينشأ لكل من أصابه ضرر على سطح الأرض بمجرد ثبوت ان الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها ، وبينت المادة الثانية ان الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه يقع على عاتق مستغل الطائرة .

ونظم الفصل الثاني (المواد من ١١ إلى ١٤) مدى المسئولية في حالة وقوع الضرر فحددت المادة ١١ مبالغ التعويض الواجبة الدفع بواسطة كافة المسؤولين وفقا لاحكام هذه المعاهدة عن الاضـــرار التي تدخل في نطاق تطبـــيق هذه المعاهدة .

وحدد الفصل الثالث (المواد من ١٥ إلى ١٨) التأمينات المخصصة لضمان مسئولية المستغل .

وتناول الفصل الرابع من المعاهدة (المواد من ١٩ إلى ٢٢) قواعد وإجراءات ومواعيد التقاضي فألزمت المادة ١٩ من لحقه الضرر باقامة

Explanatory Memorandum Of The Decree-Law No. (61) of Year 1979 Concerning Approving The Joining of The State of Kuwait In The Convention On Damages Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Ground

Inspiring to guarantee a fair compensation to any party who sustained damages on the ground by foreign aircraft, and to reasonably limit the extent of the liability resulting from such damage in order to avoid hindering the development of international air-transport, the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Ground was signed in Rome on 7/10/1952.

The First Chapter of the said Convention (Articles from 1 till 10) dealt with the principles of liability, hence the First Article stipulated that the right to compensation, when implementing the provisions of this Convention, is established for every individual who suffers damage on the ground upon proof that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom. The Second Article clarified that the liability for compensating the said damage must be born by the operator of the aircraft.

The Second Chapter (Articles from 11 till 14) regulated the extent of the liability in case of the occurrence of damages. Hence, Article (11) specified the amounts of compensation payable by all liable parties according to the provisions of this Convention for damages falling within the scope of implementing this Convention.

The Third Chapter (Articles from 15 till 18) specified the insurance designated for guaranteeing the liability of the operator.

The Fourth Chapter of the present Convention (Articles from 19 till 22) dealt with the rules, procedures and timing of litigations. Hence, Article (19) obligated the party suffering the damage to file

دعوى التعويض ضد المستغل واعلانه بها خلال ستة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر فإن لم يفعل ذلك لا يكون له حق في التعويض الا في الجزء الباقي الذي لم يوزع منه والذي يبقى المستغل مسئولا عنه بعد الوفاء بجميع المطالبات التي تكون قد قدمت في غضون المدة المذكورة.

وبينت المادة ٢٠ أن الدعاوى القضائية بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة تقام أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر فيها وبينت إجراءات رفع هذه الدعاوى.

ونظم الفصل الخامس (المواد ٢٣ إلى ٣٠) عدة أحكام عامة بينت مجال تطبيق المعاهدة من حيث الاضرار التي تسري عليها والاضرار التي لا تسري عليها.

أما الفصل السادس والأخير (المواد من ٣١ إلى ٣٨) فقد أورد عدة أحكام ختامية فأجازت المادة ٣٤ لأية دولة غير موقعة على المعاهدة أن تنضم إليها عن طريق إيداع وثيقة الانضمام لدى المنظمة الدولية للطيران المدني كما أجازت المادة ٣٥ لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من المعاهدة باخطار يوجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني على ان ينتج هذا الاخطار أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ هذا الاخطار.

وحيث ان الجهة المختصة – الإدارة العامة للطيران المدني – قد وافقت على الانضمام إلى هذه المعاهدة.

ولما كانت هذه المعاهدة تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقا لحكم الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور.

compensation lawsuit against the operator and to notify it of the said lawsuit within a period of Six months from the date the incident took place and resulted in the damage. If failed to do so, the suffering party shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full.

Article (20) explained that lawsuits under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the contracting State where the damage had occurred, and also indicated the procedures for filing these lawsuits.

The Fifth Chapter (Articles from 23 till 30) regulated several general provisions, and explained the scope of implementing the Convention with respect to the damages that are applicable and those that are inapplicable.

As for the last Sixth Chapter (Articles from 31 till 38), it stated several final provisions, where Article (34) permitted any State not among the signatories of the Convention to join in by means of depositing a joining document with the International Civil Aviation Organization (ICAO). Article (35) also permitted every contracting State to withdraw from the Convention by serving a notice to the International Civil Aviation Organization (ICAO), provided that such notice produces its effect after the elapse of Six months from the date of this notice

Whereas, the concerned authority - the Directorate General of Civil Aviation has approved the joining in this Convention,

And whereas this Convention falls within the scope of the air navigation conventions, and incorporates obligations to amend the prevailing laws, therefore the attached Draft-Law was prepared for ratification in accordance with the provision of Paragraph (2) of Article (70) of the Constitution.

مرسوم بالقانون رقم (٧٣) لسنة ١٩٨٨
بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية
الدولية لمناهضة أخذ الرهائن

المرسوم بقانون رقم: ٧٣ لسنة ١٩٨٨م
بشأن انضمام دولة الكويت
للاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تضع في اعتبارها مقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة المتعلقة بحفظ السلم والأمن الدوليين وتعزيز العلاقات الودية والتعاون بين الدول،

وإذ تقر، بوجه خاص، بأن لكل فرد الحق في الحياة والحرية وسلامة شخصه، كما هو مبين في الاعلان العالمي لحقوق الإنسان وفي العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية،

وإذ تؤكد من جديد مبدأ المساواة في الحقوق وتقرير المصير للشعوب على النحو المجسد في ميثاق الأمم المتحدة واعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول وفقا لميثاق الأمم المتحدة، وكذلك في قرارات الجمعية العامة ذات الصلة،

وإذ ترى أن أخذ الرهائن جريمة تسبب قلقا بالغا للمجتمع الدولي، وأن أي مرتكب لهذه الجريمة يجب ان يقدم للمحاكمة أو يتم تسليمه طبقا لاحكام هذه الاتفاقية،

واقتناعا منها بأن ثمة ضرورة ملحة لتنمية التعاون الدولي بين الدول في وضع واتخاذ تدابير فعالة لمنع جميع أعمال أخذ الرهائن وملاحقة هذه الأعمال والمعاقبة عليها بوصفها من مظاهر الارهاب الدولي،

قد اتفقت على ما يلي:

المادة (١)

١ – أي شخص يقبض على شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بكلمة «الرهينة») أو يحتجزه ويهدد بقتله أو ايذائه أو استمرار احتجازه من أجل إكراه طرف ثالث، سواء كان دولة أو منظمة دولية حكومية، أو شخصا طبيعيا أو اعتباريا، أو مجموعة من الأشخاص، على القيام أو الامتناع عن القيام بفعل معين كشرط صريح أو ضمني للأفراج عن الرهينة، يرتكب جريمة أخذ الرهائن بالمعنى الوارد في هذه الاتفاقية.

٢ – أي شخص:

(أ) يشرع في ارتكاب عمل من أعمال أخذ الرهائن،

(ب) أو يساهم في عمل من أعمال أخذ الرهائن بوصفه شريكا لأي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب مثل هذا العمل،

يرتكب كذلك جريمة في حكم هذه الاتفاقية.

المادة (٢)

تعتبر كل دولة طرف الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ جرائم يعاقب عليها بعقوبات مناسبة تأخذ في الاعتبار الطبيعة الخطرة لهذه الجرائم.

المادة (٣)

١ – تتخذ الدولة الطرف التي يحتجز مرتكب الجريمة رهينة في أراضيها جميع التدابير التي تراها مناسبة للتخفيف من حالة الرهينة، ولا سيما لتأمين الافراج عنه، ولتيسير سفره، عند الاقتضاء، بعد اطلاق سراحه.

٢ – إذ وقع في حيازة دولة طرف شيء يكون مرتكب الجريمة قد حصل عليه نتيجة لأخذ الرهائن، تقوم الدولة الطرف برده في أسرع وقت ممكن إلى الرهينة أو الطرف الثالث المشار إليه في المادة ١، تبعا للحالة، أو إلى السلطات المختصة التابع لها.

المادة (٤)

تتعاون الدول الاطراف على منع الجرائم المنصوص عليها في المادة ١، ولا سيما بالقيام بما يلي:

(أ) اتخاذ جميع التدابير العملية، كل في اقليمها، لمنع التحضير لارتكاب تلك الجرائم داخل أو خارج أراضيها، بما في ذلك التدابير الرامية إلى حظر الأنشطة غير المشروعة التي يمارسها في أراضيها من يعمل من الأشخاص أو المجموعات أو التنظيمات على التشجيع على أعمال أخذ الرهائن، أو التحريض عليها، أو تنظيمها أو الاشتراك في ارتكابها،

(ب) تبادل المعلومات وتنسيق اتخاذ ما يقتضيه الحال من التدابير الإدارية وغيرها لمنع ارتكاب تلك الجرائم.

المادة (٥)

١ – تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة لتقرير ولايتها القضائية على أية جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة ١، ترتكب:

أ – في إقليم تلك الدولة أو على متن سفينة أو طائرة مسجلة فيها،

ب – من قبل أحد مواطنيها أو، إذا رأت تلك الدولة ذلك مناسباً، من قبل أحد الأشخاص عديمي الجنسية الذين يكون محل اقامتهم المعتاد في إقليمها،

ج – من أجل إكراه تلك الدولة على القيام بفعل معين أو الامتناع عن القيام به،

د – ازاء رهينة يكون من مواطني تلك الدولة، إذا رأت تلك الدولة ذلك مناسبا،

هـ – كذلك تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة لتقرير ولايتها القضائية على الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ في حالة وجود الشخص المنسوبة إليه الجريمة في إقليمها وعدم قيامها بتسليمه لأية دولة من الدول المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة.

٢ – لا تحول هذه الاتفاقية دون ممارسة أية ولاية جنائية وفقا للقانون الداخلي.

المادة (٦)

١ – تقوم أية دولة طرف يوجد في اقليمها الشخص المنسوبة إليه الجريمة، لدى اقتناعها بوجود ظروف تبرر ذلك بإيداعه الحبس أو باتخاذ تدابير أخرى، وفقا لقوانينها، لضمان وجوده طوال الوقت اللازم لاتخاذ أي إجراءات جنائية أو إجراءات تسليم، وتجري هذه لدولة الطرف، على الفور، تحقيقا تمهيديا في الوقائع.

٢ – يجري إبلاغ تدابير الحبس أو التدابير الأخرى المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، دون تأخير، سواء مباشرة أو بواسطة الأمين العام للأمم المتحدة، إلى :

أ – الدولة التي ارتكبت فيها الجريمة،

ب – الدولة التي وجه الاكراه أو شرع فيه ضدها،

ج – الدولة التي يكون الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي وجه الاكراه أو شرع فيه ضده من مواطنيها،

د – الدولة التي يكون الرهينة من مواطنيها أو يكون محل إقامته المعتاد في إقليمها،

هـ – الدولة التي يكون الشخص المنسوب إليه الجرم من مواطنيها أو يكون محل إقامته المعتاد في إقليمها، ان كان عديم الجنسية،

و – المنظمة الدولية الحكومية التي وجه الاكراه أو شرع فيه ضدها،

ز – جميع الدول الأخرى المعنية.

٣ – يحق لأي شخص تتخذ بشأنه التدابير المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة،

أ – ان يتصل دون تأخير بأقرب ممثل مختص للدولة التي يكون هو من مواطنيها أو التي يحق لها بوجه آخر إقامة هذا الاتصال أو، ان كان عديم الجنسية، للدولة التي يكون محل اقامته المعتاد في اقليمها،

ب – ان يزوره ممثل لتلك الدولة.

٤ – تمارس الحقوق المشار إليها في الفقرة ٣ من هذه المادة وفقا لقوانين وأنشطة الدولة التي يوجد في اقليمها الشخص المنسوب إليه الجرم، شريطة ان تكون القوانين والأنظمة المذكورة كفيلة بأن تحقق تماما المقاصد المستهدفة بالحقوق الممنوحة بموجب الفقرة ٢ من هذه المادة.

٥ – لا تخل أحكام الفقرتين ٣ و٤ من هذه المادة بحق أية دولة طرف، لها حق الولاية القضائية وفقا للفقرة ١ (ب) من المادة ٥، في دعوة لجنة الصليب الأحمر الدولية للاتصال بالشخص المنسوب إليه الجرم وزيارته.

٦ – تبادر الدولة التي تجري التحقيق التمهيدي المشار إليه في الفقرة ١ من هذه المادة، بابلاغ النتائج التي تصل إليها إلى الدول أو السلطة المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة، وتبين ما إذا كانت تعتزم ممارسة ولايتها القضائية.

المادة (٧)

على الدولة الطرف التي تجري فيها محاكمة الشخص المنسوبة إليه الجريمة أن تقوم، وفقا لقوانينها، بإبلاغ النتيجة النهائية لإجراءات المحاكمة إلى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يقوم بإحالة المعلومات إلى الدول الأخرى والمنظمات الدولية الحكومية المعنية.

المادة (٨)

١ – على الدولة الطرف التي يوجد في إقليمها الشخص المنسوبة إليه الجريمة، إذا لم تقم بتسليمه، أن تعرض الأمر دون أي استثناء كائنا ما كان، وسواء ارتكبت الجريمة أو لم ترتكب في إقليمها،

على سلطاتها المختصة بقصد المحاكمة عن طريق إجراءات تتفق وقوانين تلك الدولة. وعلى هذه السلطات أن تتخذ قرارها بنفس الأسلوب المتبع في حالة أية جريمة عادية ذات طابع خطير بموجب قانون تلك الدولة.

٢ – تضمن المعاملة العادلة لأي شخص تتخذ بشأنه إجراءات فيما يتعلق بأية جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة ١، في جميع مراحل تلك الإجراءات، بما في ذلك التمتع بجميع الحقوق والضمانات التي ينص عليها قانون الدولة التي يكون موجوداً في إقليمها.

المادة (٩)

١ – لا تسلم أية دولة طرف شخصاً ينسب إليه ارتكاب جريمة، وفقا لهذه الاتفاقية، إذا كانت لدى تلك الدولة أسباب جدية تحملها على الاعتقاد:

أ – بأن طلب التسليم بشأن إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ قد قدم بغية محاكمة أو معاقبة شخص ما بسبب العنصر الذي ينتمي إليه أو بسبب دينه أو جنسيته أو أصله العرقي أو رأيه السياسي.

ب – ان وضع ذلك الشخص قد يكون عرضة للتأثر:

١ – بأي سبب من الأسباب المبينة في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة.

٢ – أو بسبب استحالة الاتصال به من قبل السلطات المعنية في الدولة التي يحق لها ممارسة حقوق الحماية.

٣ – بالنسبة للجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية تعدل فيما بين الدول الأطراف أحكام جميع اتفاقيات وترتيبات التسليم السارية فيما بين الدول الأطراف بقدر ما هي غير متماشية مع هذه الاتفاقية.

المادة (١٠)

١ – تعتبر الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ مدرجة، بوصفها جرائم تستدعى تسليم المجرمين، في أية معاهدة لتسليم المجرمين نافذة بين الدول الأطراف. وتتعهد الدول الأطراف بإدراج تلك الجرائم بوصفها جرائم تستدعى تسليم المجرمين في كل معاهدة لتسليم المجرمين تعقد فيما بينها.

٢ – إذا ما تلقت دولة طرف، تعلق تسليم المجرمين على شرط وجود معاهدة، طلب تسليم من دولة طرف أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين، يجوز للدولة المطلوب منها التسليم، إذا شاءت، أن تعتبر هذه الاتفاقية الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في المادة ١. وتخضع عملية تسليم المجرمين للشروط الأخرى التي يقضي بها قانون الدولة المقدم إليها الطلب.

٣ – تعتبر الدول الأطراف التي لا تعلق تسليم المجرمين على شرط وجود معاهدة، الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ جرائم تستدعى تسليم المجرمين فيما بينها، رهنا بالشروط التي تقضي بها قوانين الدولة التي يقدم إليها الطلب.

٤ – لغرض تسليم المجرمين فيما بين الدول الأطراف، تعتبر الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ كما لو أنها قد ارتكبت لا في المكان الذي وقعت فيه فحسب، بل أيضاً في أقاليم الدول التي يطلب إليها تقرير ولايتها القضائية بمقتضى الفقرة ١ من المادة ٥ .

المادة (١١)

١ – تتبادل الدول الأطراف المساعدة إلى أقصى حد فيما يتعلق بالاجراءات الجنائية المتخذة فيما يختص بالجرائم المنصوص عليها في المادة ١، بما في ذلك إتاحة جميع الأدلة المتوفرة لديها واللازمة لهذه الإجراءات .

٢ – لا تمس أحكام الفقرة ١ من هذه المادة الالتزامات المنصوص عليها في أية معاهدة أخرى فيما يتعلق بالمساعدة القضائية المتبادلة .

المادة (١٢)

بقدر ما تكون اتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ لحماية ضحايا الحرب أو البروتوكولات الإضافية لتلك الاتفاقيات سارية على عمل معين من أعمال أخذ الرهائن، وبقدر ما تكون الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ملزمة، وفقا للاتفاقيات المذكورة، بمحاكمة أو تسليم أخذ الرهائن، لا تسري هذه الاتفاقية على فعل من أفعال أخذ الرهائن يرتكب أثناء المنازعات المسلحة المعرفة في اتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ وبروتوكولاتها، بما في ذلك المنازعات المسلحة التي يرد ذكرها في الفقرة ٤ من المادة ١ من البروتوكول الإضافي الأول لعام ١٩٧٧ ، والتي تناضل فيها الشعوب ضد السيطرة الاستعمارية والاحتلال الأجنبي ونظم الحكم العنصرية، ممارسة لحقها في تقرير المصير كما يجده ميثاق الأمم المتحدة واعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الودية والتعاون فيما بين الدول وفقا لميثاق الأمم المتحدة .

المادة (١٣)

لا تسري هذه الاتفاقية في الحالات التي ترتكب فيها الجريمة داخل دولة واحدة ويكون الرهينة والشخص المنسوبة إليه الجريمة من مواطني تلك الدولة ويوجد الشخص المنسوبة إليه الجريمة في إقليم تلك الدولة .

المادة (١٤)

ليس في هذه الاتفاقية ما يجوز تأويله بأنه يبرر انتهاك السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لدولة ما، مخالفة لميثاق الأمم المتحدة .

المادة (١٥)

لا تمس أحكام هذه الاتفاقية سريان المعاهدات المتعلقة بحق اللجوء النافذة في تاريخ اعتماد هذه الاتفاقية فيما بين الدول الأطراف في تلك المعاهدات، على أنه لا يجوز لدولة طرف في هذه الاتفاقية الاحتجاج بتلك المعاهدات إزاء دولة أخرى طرف في هذه الاتفاقية وليست طرفا في تلك المعاهدات .

المادة (١٦)

١ – يعرض للتحكيم أي نزاع ينشأ بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه

الاتفاقية ولا يسوى عن طريق المفاوضات، وذلك بناء على طلب واحدة من هذه الدول. وإذا لم تتمكن الأطراف، خلال ستة أشهر من تاريخ طلب التحكيم، من الوصول إلى اتفاق على تنظيم أمر التحكيم، جاز لأي من أولئك الأطراف ان يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب يقدم وفقا للنظام الأساسي للمحكمة.

٢ – لأية دولة ان تعلن لدى توقيع هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو الإنضمام إليها أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بالفقرة ١ من هذه المادة. ولا تكون الدول الأطراف الأخرى ملزمة بالفقرة ١ من هذه المادة ازاء أية دولة طرف أبدت تحفظا من هذه القبيل.

٣ – لأية دولة طرف أبدت تحفظاً وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة أن تسحب هذا التحفظ متى شاءت بإخطار توجهه إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة (١٧)

١ – تعرض هذه الاتفاقية لتوقيع جميع الدول حتى ٣١ ديسمبر ١٩٨٠ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك.

٢ – تخضع هذه الاتفاقية للتصديق، وتودع وثائق التصديق لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

٣ – يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية لأية دولة، وتودع وثائق الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة (١٨)

١ – تصبح هذه الاتفاقية نافذة في اليوم الثلاثين من بعد تاريخ إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام الثانية والعشرين لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

٢ – وبالنسبة إلى كل دولة تصدق على الاتفاقية أو تنضم إليها بعد إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام الثانية والعشرين، تصبح هذه الاتفاقية نافذة في اليوم الثلاثين من بعد إيداع تلك الدولة لوثيقة تصديقها أو انضمامها.

المادة (١٩)

١ – لأية دولة طرف أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإشعار خطي يوجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

٢ – يسري الانسحاب بعد سنة من تاريخ وصول الإشعار إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة (٢٠)

يودع أصل هذه الاتفاقية، الذي تتساوى نصوصه الأسبانية الإنجليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية، لدى الأمين العام للأمم المتحدة، الذي يرسل منها نسخاً مصدقاً عليها إلى كافة الدول.

وإثباتاً لذلك، قام الموقعون أدناه، المخولون لذلك حسب الأصول كل من حكومته، بتوقيع هذه الاتفاقية المعروضة للتوقيع في نيويورك بتاريخ ١٨ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٩.

مرسوم بالقانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٨٨ بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦هـ الموافق ٣ من يوليو سنة ١٩٨٦م،

وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور،

وبناء على عرض نائب مجلس الوزراء ووزير الخارجية وبعد موافقة مجلس الوزراء،

اصدرنا القانون الآتي نصه:

(مادة أولى)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن التي اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ ١٧ من ديسمبر ١٩٧٩ والمرافقة نصوصها لهذا القانون مع التحفظ على حكم الفقرة (١) من المادة (١٦) من الاتفاقية.

(مادة ثانية)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية
صباح الاحمد الجابر

صدر بقصر السيف في: ٣ جمادي الأولى ١٤٠٦هـ
الموافق: ١٢ ديسمبر ١٩٨٨م

Decree-Law No. (73) of Year 1988 Concerning Approving Joining In The International Agreement Against The Taking of Hostages

Following perusal of:

- Amiri Order issued on 27th Shawal 1406AH., corresponding to 3rd July 1986AD.,
- Article (70) (Second Para) of the Constitution, and
- Pursuant to the proposal of the Deputy Prime Minister & Minister of Foreign Affairs,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of Kuwait to join in the International Agreement Against The Taking of Hostages, which was endorsed by the United Nations General Assembly on 17th December 1979. The texts of the Agreements are attached to this Law, while having reservation on the provision of Clause (1) of Article (16) of the said Agreement.

Article (2)

The Ministers shall, each within his jurisdiction, execute this law, which shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of kuwait
Jaber Al- Ahmed

Prime Minister
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Deputy Prime Minister & Minister of Foreign Affairs
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Seif Palace on: 3rd Jumada I, 1409AH.
Corresponding to: 12th December 1988AD.

مذكرة ايضاحية
للمرسوم بالقانون بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن

بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٩ اعتمدت الجمعية العامة للأم المتحدة الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن والتي دخلت حيز النفاذ في ٣ يونيو ١٩٨٣ وفقا للمادة ١٨ فقرة (١) منها.

وتهدف الاتفاقية لتنمية التعاون الدولي بين الدول في وضع واتخاذ تدابير فعالة لمنع جميع أعمال أخذ الرهائن وملاحقة هذه الأعمال والمعاقبة عليها بوصفها من مظاهر الارهاب الدولي وترمي الاتفاقية بصفة خاصة إلى وجوب تقديم أي مرتكب لجريمة أخذ الرهائن للمحاكمة أو تسليمه طبقا لأحكامها. ومن ثم الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمر يسهم في تحقيق هذه الأغراض، ويساعد على تطويق الارهاب الدولي ويحفظ لكل فرد حقه في الحياة الآمنة والحرية الشخصية.

ولما كانت هذه الاتفاقية تحقق مصلحة دولة الكويت ولا تتعارض مع التزاماتها الدولية.

ونظرا لأن احكام هذه الاتفاقية تتضمن تعديلا في القوانين القائمة، لذلك فإنه يلزم أن يكون الإنضمام إليها بقانون وفقا لنص المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور.

وتحقيقا لهذا الغرض فقد أعد مشروع المرسوم بالقانون المرافق بالموافقة على الإنضمام لهذه الاتفاقية وذلك مع التحفظ على حكم الفقرة (١) من المادة (١٦) المتعلقة بالالتزام بالخضوع للتحكيم بشأن أي نزاع قد يثور حولها وهذا التحفظ تجيزه الفقرة (٢) من المادة المذكورة.

Explanatory Memorandum
On The Decree-Law Concerning Joining In The International Convention Against The Taking of Hostages

On 17th December 1979, the United Nations General Assembly endorsed the International Agreement Against The Taking of Hostages, which entered into force on 3rd July 1983, pursuant to Article (18) - Para (1) thereof.

The Agreement aims at fostering the international cooperation between the countries to set and undertake effective procedures to prevent all the acts of taking hostages, prosecuting and punishing these acts as being a manifestation of international terrorism. The Agreement particularly emphasizes on the necessity to deliver any person committing the crime of hostages taking to trial or to turn such person in according to the provisions of this Agreement. As such, joining in this Agreement shall contribute to the achievement of its purposes, helps to curb the international terrorism, and reserves to each person his right in a safe life and personal freedom.

Whereas this Agreement realizes the interests of the State of Kuwait and does not contradict with its international obligations,

And since the provisions of this Agreement incorporate amending some of the existing laws, therefore it is necessary to take part in it through a law pursuant to the text of Article (70) - Second Clause - of the Constitution.

Toward implementing this purpose, the attached Decree-Law was prepared to approve joining in this Agreement while having reservation on the provision of Clause (1) of Article (16) therein which relates to the commitment to being subject to arbitration in respect of any dispute arising from this Agreement, and such reservation is permissible pursuant to Clause (2) of the said Article.

قانون رقم (102) لسنة 2015 بالموافقة على بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

مجلس الوزراء
قانون رقم (١٠٢) لسنة ٢٠١٥ بالموافقة على بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم (٦٤) لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة أولى
الموافقة على بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقع في مونتريال بتاريخ ٢٠١٢/٤/٤ والوثيقة الختامية والموافقة نصوصهما لهذا القانون.

مادة ثانية
على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

نائب أمير الكويت
نواف الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ ربيع الأول ١٤٣٧هـ
الموافق: ٣١ ديسمبر ٢٠١٥م

المذكرة الإيضاحية للقانون رقم (١٠٢) لسنة ٢٠١٥
بالموافقة على بروتوكول تعديل اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

سبق أن صدر مرسوم بالقانون رقم (٦٤) لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.

ونظراً لتزايد عدد الحوادث الخطرة على متن الطائرات المدنية، ورغبة من الدول المتعاقدة إلى معالجة أوجه القلق وكبح السلوك غير المنضبط على متن الطائرات الذي يعرض سلامة الطائرات والأشخاص والممتلكات للخطر مما يخل بحسن نظام وانضباط الطائرة. فقد تم بتاريخ ٢٠١٤ / ٤ / ٤ في مونتريال توقيع بروتوكول تعديل الاتفاقية المشار إليها.

تم استبدال الفقرة (٣) من المادة الأولى (أغراض الاتفاقية) من الاتفاقية بالنص في الفقرة (أ) على أن الطائرة تكون في حالة طيران منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها بعد صعود الركاب لغاية اللحظة التي يتم فيها فتح الأبواب لإنزال الركاب.

ونص في الفقرة (ب) على انه عندما تكون دولة المشغل هي نفسها دولة التسجيل فإن مصطلح دولة التسجيل الوارد في المواد (٤ و٥ و١٣) من الاتفاقية يعني دولة المشغل.

وتم استبدال المادة (٢) من الاتفاقية وذلك بالنص على أنه لا يجوز تفسير أي بند في هذه الاتفاقية على أنه يشترط اتخاذ أي إجراءات بصدد الجرائم المخالفة لقوانين العقوبات ذات الطابع السياسي أو تلك القائمة على التمييز على أساس الدين أو الجنسية أو العرق أو الجنس أو الرأي السياسي.

وأشارت المادة (٣) إلى الاختصاص القضائي الاختياري بالنسبة للجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات لدولة التسجيل بالإضافة إلى دولة الهبوط والمشغل، ولا تحول هذه الاتفاقية دون ممارسة أي اختصاص جنائي وفقاً للقانون الوطني، كما أشارت المادة (٣ مكرر) إلى التشاور بين الدول في حالة قيام إحدى الدول بإجراء تحقيق أو ملاحقة.

وأجازت المادة (٦) لقائد الطائرة عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصاً ارتكب أو على وشك ارتكاب جريمة على متن الطائرة أن يفرض على هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة أو يصرح لمساعديه أو لحارس الأمن بذلك.

وتم تعديل المادة (١٠) من الاتفاقية المتعلقة بحصانة قائد الطائرة أو أفراد الطاقم أو المشغل أو حراس الأمن من المسؤولية لما يقع منهم من أفعال أو إجراءات بأداء واجباتهم أو مهامهم.

وتشجع المادة (١٥ مكرر) الدول المتعاقدة باتخاذ إجراءات جنائية وإدارية ضد أي شخص على متن الطائرة يقوم باعتداء بدني على أحد أعضاء الطاقم أو رفض اتباع التعليمات القانونية الصادرة من قائد الطائرة أو من ينوب عنه.

وأشارت المادة (١٧) إلى التزام الدولة المتعاقدة عند قيامها باتخاذ أي تدابير لإجراء التحقيق أو إلقاء القبض أو ممارسة الاختصاص القضائي فيما يرتبط بجريمة ارتكبت على متن الطائرة أن تولي الاعتبار الواجب للسلامة والمصالح الأخرى للملاحة الجوية، كما تولي كل دولة متعاقدة اعتباراً لمبادئ الأصول القانونية والمعاملة المنصفة.

تضمنت المادة (١٨ مكرر) حق أي متضرر من السعي للحصول على تعويض من الشخص الذي تم تسليمه أو إنزاله بموجب القانون الوطني للدولة.

وأشارت المادة (١٤) إلى اللغات المستخدمة.

أما المواد (١٤ و١٥ و١٦ و١٧ و١٨ و١٩ و٢٠) فقد تناولت أحكام ختامية تتعلق بالحجية وتفسير البروتوكول بوصفه جزء لا يتجزأ من الاتفاقية معرفة باسم (اتفاقية طوكيو) بصيغتها المعدلة.

كما تناولت تلك المواد دخول الاتفاقية حيز النفاذ والتصديق والموافقة عليها وسريان نفاذها وطريقة نقض البروتوكول.

لذلك فقد أعد القانون بالموافقة.

بروتوكول
لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

إن الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول،

إذ تلاحظ أن دولا قد أعربت عن قلقها إزاء تصاعد حدة وتواتر السلوك غير المنضبط على متن الطائرات مما قد يعرض سلامة الطائرات أو الأشخاص أو الممتلكات عليها للخطر أو قد يخل بحسن النظام والانضباط على متنها،

وإذ تدرك رغبة العديد من الدول في مساعدة بعضها البعض كبح السلوك غير المنضبط واستعادة حسن النظام والانضباط على متن الطائرات.

وإذ تعتقد أنه يلزم من أجل معالجة أوجه القلق هذه اعتماد أحكام تعدل تلك الواردة في اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤، قد اتفقت على ما يلي:

المادة الأولى

يعدل هذا البروتوكول الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤ (والمشار إليها في ما يلي بعبارة الاتفاقية).

المادة الثانية

٢ - يستعاض عن الفقرة ٣ من المادة ١ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ١

لأغراض هذه الاتفاقية:

أ – تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم، وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولة عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها.

ب – عندما لا تكون دولة المشغل هي نفسها دولة التسجيل، على النحو الوارد في المواد (٤ و٥ و١٣) من الاتفاقية، يعني دولة المشغل.

المادة الثالثة

يستعاض عن المادة ٢ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٢

مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٤، وباستثناء الحالات التي تقتضيها سلامة الطائرة أو سلامة الركاب أو الممتلكات على متنها، لا يجوز تفسير أي بند في هذه الاتفاقية على أنه يصرح أو يشترط اتخاذ أي إجراءات بعدد الجرائم المخالفة لقوانين العقوبات ذات الطابع السياسي أو تلك القائمة على التمييز على أي أساس مثل العنصر أو الدين أو الجنسية أو الأصل العرقي، أو الرأي السياسي أو الجنس.

المادة الرابعة

يستعاض عن المادة ٣ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٣

١ – يكون لدولة تسجيل الطائرة أهلية ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم والأفعال التي ترتكب على متن تلك الطائرة.

١ مكرر – تتمتع الدولة أيضاً بصلاحية ممارسة اختصاصها القضائي على الأفعال أو الجرائم المرتكبة على متن الطائرة:

أ – بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة أو يرتكب على متنها الفعل في إقليمها والشخص الذي يدعي ارتكابه للجريمة أو للفعل لا يزال على متنها.

ب – بصفتها دولة المشغل، عندما ترتكب الجريمة أو يرتكب الفعل على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي يكون مقر إقامته الدائم

في تلك الدولة.

٢ – تتخذ كل دولة متعاقدة ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي بوصفها دولة التسجيل على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المسجلة في تلك الدولة.

٢ مكرر- تتخذ كل دولة متعاقدة أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات في الحالات التالية:

أ – بصفتها دولة الهبوط عندما:

١ – تكون النقطة الأخيرة للإقلاع أو نقطة الهبوط المقصودة التالية للطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة في إقليمها، وتهبط الطائرة بعد ذلك في إقليمها والشخص الذي يدعي ارتكابه للجريمة لا يزال على متنها.

٢ – تتعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها للخطر أو يتعرض حسن النظام والانضباط على متنها للخطر.

ب – بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

٢ ثالثا – تنظر الدولة، عند ممارستها لاختصاصها القضائي باعتبارها دولة الهبوط، في ما إذا كانت الجريمة المعنية تشكل جريمة في دول المشغل.

٣ – لا تحول هذه الاتفاقية دون ممارستها أي اختصاص جنائي وفقاً للقانون الوطني.

المادة الخامسة

يستعاض عن المادة ٣ مكرر بما يلي:

المادة ٣ مكرر

في حالة إخطار أي دولة متعاقدة، تمارس إختصاصها القضائي بموجب المادة ٣، أو إذا علمت تصورة أخرى، أن هناك دولة متعاقدة أخرى أو أكثر تجري تحقيقاً أو ملاحقة أو تتخذ إجراءات قضائية بصدر نفس الجرائم أو الأفعال، على هذه الدولة المتعاقدة أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول المتعاقدة الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها. ولا تخل الإلتزامات الواردة في هذه المادة.

المادة السادسة

تحذف الفقرة ٢ من المادة ٥ من الاتفاقية.

المادة السابعة

يستعاض عن المادة ٦ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٦

١ – يجوز لقائد الطائرة عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصاً ارتكب أو على وشك ان يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة تكون ضرورية لما يلي:

أ – لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

ب – أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة.
ج – أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله طبقاً لأحكام هذا الباب.
٢ – يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من حراس الأمن على متن الطائرة أو الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك، كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم بدون ذلك التصريح باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.
٣ – يجوز لحارس الأمن المعين على متن الطائرة بموجب اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف بين الدول المتعاقدة المعنية أن يتخذ تدابير وقائية معقولة بدون تصريح عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص على متنها من فعل من أفعال التدخل غير المشروع، وكذلك من ارتكاب جرائم خطيرة إذا كان الاتفاق أو الترتيب يسمحا بذلك.
٤ – ليس في هذه الاتفاقية ما ينشئ التزاماً على دولة متعاقدة بوضع برنامج خاص بحراس الأمن على متن الطائرة أو إبرام اتفاق أو ترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف يسمح لحراس الأمن الأجانب على متن الطائرة بالعمل داخل أراضيها.

المادة الثامنة

يستعاض عن المادة ٩ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٩

١ – يجوز لقائد الطائرة متى توافرت لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يشكل، في رأيه جريمة جسيمة، أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أي دولة متعاقدة تهبط الطائرة في إقليمها.
٢ - يقوم قائد الطائرة في أقرب وقت ممكن عملياً وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في أراضي دولة متعاقدة وعلى متنها شخص ينوي قائد الطائرة أن يسلمه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة، بإخطار سلطات تلك الدولة بنية تسليم ذلك الشخص وبالأسباب التي دعت لذلك.
٣ – يزود قائد الطائرة السلطات التي يسلم مرتكب الجريمة المشتبه فيه إليها وفقاً لأحكام هذه المادة بالأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته على نحو مشروع.

المادة التاسعة

يستعاض عن المادة ١٠ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ١٠

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها أو أي راكب أو حارس أمن على متن الطائرة أو المالك أو المشغل للطائرة أو الشخص الذي تسير الرحلة لحسابه مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله.

المادة العاشرة

يضاف ما يلي بوصفه المادة الخامسة عشرة مكرر من الاتفاقية :

المادة ١٥ مكرر

١ – تشجع كل دولة متعاقدة على أن تتخذ من التدابير ما قد يكون ضرورياً لبدء إجراءات جنائية أو إدارية أو أي أشكال أخرى من الإجراءات القانونية الملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن طائرة جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة ١، وخاصة:

أ – الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم.

ب – أو رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

٢ – ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على كل دولة متعاقدة في أن تسن أو تبقى في تشريعاتها الوطنية تدابير ملائمة للمعاقبة على الأفعال غير المنضبطة والمشاغبة التي ترتكب على متن الطائرة.

المادة الحادية عشرة

يستعاض عن الفقرة ١ من المادة ١٦ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ١٦

١ – لأغراض تسليم الأشخاص بين الدول المتعاقدة، تعتبر الجرائم المرتكبة على متن الطائرات كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في أراضي الدول المتعاقدة التي يتوجب عليها أن تقيم اختصاصها القضائي وفقاً للفقرتين ٢ و٢ مكرر المادة ٣.

المادة الثانية عشرة

يستعاض عن المادة ١٧ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ١٧

١ – عند اتخاذ أي تدابير لإجراء التحقيق أو إلقاء القبض أو ممارسة الاختصاص القضائي بشكل آخر فيما يرتبط بأي جريمة ترتكب على متن إحدى الطائرات، على الدول المتعاقدة أن تولي الاعتبار الواجب للسلامة والمصالح الأخرى للملاحة الجوية وأن تتصرف بحيث تتفادى أي تأخير غير ضروري بالنسبة للطائرات أو الركاب أو الطاقم أو البضائع.

٢ – تتصرف كل دولة متعاقدة عند الوفاء بالتزاماتها، أو ممارسة لسلطة تقديرية مخولة لها بموجب الاتفاقية. وفقاً لالتزامات ومسؤوليات الدول بمقتضى القانون الدولي. وفي هذا الصدد، تولي كل دولة متعاقدة اعتباراً خاصاً لمبادئ مراعاة الأصول القانونية والمعاملة المنصفة.

المادة الثالثة عشر

يضاف ما يلي بوصفه المادة مكرر من الاتفاقية:

المادة ١٨ مكرر

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الحق في السعي إلى الحصول، وفقاً للقانون الوطني، على تعويض عن أي أضرار من الشخص الذي تم تسليمه أو إنزاله وفقاً للمادتين ٨ أو ٩ على التوالي.

المادة الرابعة عشر

تشكل نصوص الاتفاقية باللغات العربية والصينية والروسية المرفقة بهذا البرتوكول، إلى جانب نصوص الاتفاقية باللغات الإنجليزية والفرنسية والاسبانية، نصوصاً متساوية في الحجية باللغات الست.

المادة الخامسة عشر

كما هو الشأن فيما بين الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول، تقرأ وتفسر الاتفاقية وهذا البروتوكول معاً كوثيقة واحدة تعرف باسم "اتفاقية طوكيو" بصيغتها المعدلة بموجب برتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

المادة السادسة عشر

يفتح باب التوقيع على هذا البروتوكول في مونتريال في ٢٠١٤/٤/٤ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال في الفترة من٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤. وبعد ٢٠١٤/٤/٤، يكون باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحاً لجميع الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى دخوله حيز النفاذ وفقاً للمادة الثامنة عشرة.

المادة السابعة عشرة

١ – يخضع هذا البروتوكول للتصديق أو القبول أو الموافقة من قبل الدول الموقعة عليه، وتودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة لدى الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، الذي يعين بمقتضى هذا بوصفه جهة الإيداع.

٢ – يجوز لأي دولة لم تصدق على هذا البروتوكول أو تقبله أو توافق عليه وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة أن تنضم إليه في أي وقت، وتودع وثائق الانضمام لدى جهة الادعاء.

٣ – يكون للتصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه من جانب أي دولة غير طرف في الاتفاقية أثر التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام إلى "اتفاقية طوكيو" بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول مونتريال ٢٠١٤.

المادة الثامنة عشرة

١ - يبدأ نفاذ هذا البروتوكول في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إيداع الوثيقة الثانية والعشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع.

٢ – ويبدأ نفاذ هذا البروتوكول بالنسبة إلى كل دولة تصدق عليه أو تقبله أو توافق عليه أو تنضم إليه بعد إيداع الوثيقة الثانية والعشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إيداع تلك الدولة وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام الخاصة بها.

٣ – بمجرد دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ، تسجله جهة الإيداع لدى الأمم المتحدة.

المادة التاسعة عشرة

١ – لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذا البروتوكول بتوجيه إخطار كتابي إلى جهة الإيداع.

٢ – يبدأ سريان مفعول هذا النقض بعد سنة من تاريخ استلام جهة الإيداع لهذا الإخطار.

المادة العشرون

تخطر جهة الإيداع فوراً جميع الدول الموقعة والمتعاقدة في هذا البروتوكول بتاريخ كل توقيع وتاريخ إيداع كل وثيقة من وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام وتاريخ بدء نفاذ البروتوكول وبالمعلومات الأخرى ذات الصلة به.

وإثباتاً لما تقدم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بالتوقيع على هذا البروتوكول.

حرر في مونتريال في هذا اليوم الرابع من شهر أبريل / نيسان من عام ألفين وأربعة عشر باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية، علماً بأن جميع النصوص متساوية في الحجية، ويبدأ نفاذ هذه الحجية عندما تتحقق أمانة المؤتمر، تحت سلطة رئيس المؤتمر، في غضون تسعين يوماً من تاريخه، من تطابق النصوص فيما بينها. ويودع هذا البروتوكول لدى منظمة الطيران المدني الدولي، وتُحال نسخ مصدقة من جانب جهة الإيداع إلى جميع الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول .

قانون رقم ٨ لسنة ٢٠١٤
بالموافقة على اتفاقية بين بيجن ٢٠١٠ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني وبروتوكول بيجن عام ٢٠١٠ المكمل لإتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى مرسوم بالقانون رقم (١٩) لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٩ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات،
- وعلى مرسوم بالقانون رقم (٧١) لسنة ١٩٨٨ بالموافقة على بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة على الطائرات التي تخدم الطيران المدني الدولي،
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

(مادة أولى)

الموافقة على اتفاقية بيجن ٢٠١٠ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني وبروتوكول بيجن عام ٢٠١٠ المكمل لاتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

(مادة ثانية)

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

صباح الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٨ ربيع الأول ١٤٣٥هـ
الموافق: ٢٩ يناير ٢٠١٤م

المذكرة الإيضاحية
للقانون رقم ٨ لسنة ٢٠١٤
بالموافقة على اتفاقية بين بيجن ٢٠١٠ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني وبروتوكول بيجن عام ٢٠١٠ المكمل لإتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

رغبةً في صياغة قواعد جزائية رادعة ضد مرتكب أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وهي في حالة الطيران وكذلك ضد مرتكب الأفعال غير المشروعة ضد الأشخاص الذين هم على متن طائرة في حالة طيران في المطارات أو ضد المنشآت الملاحية التابعة للمطارات، فقد وقعت الدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي في مدينة لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ على إتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والتي انضمت إليها دولة الكويت بموجب المرسوم بالقانون رقم (١٩) لسنة ١٩٧٩، كما تم أيضاً التوقيع على إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني في مدينة مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ والتي تم إدخال تعديلات عليها بموجب بروتوكول قمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني والذي تم التوقيع عليه في مدينة مونتريال بتاريخ ١٩٨٨/٢/٢٤. وعلى أثر الهجمات الإرهابية التي حدثت بتاريخ ٢٠٠١/٩/١١ كلفت الجمعية العمومية في المنظمة بموجب قرارها رقم (١-٣٣) المجلس والأمين العام بدراسة التهديدات الجديدة ضد الطيران المدني، وفي شهر مارس ٢٠٠٧ دعا مجلس منظمة اللجنة القانونية فيها إلى إنشاء لجنة فرعية خاصة لإعداد مشروع من واحد أو أكثر للتصدي للتهديدات الجديدة، وبناء عليه أعدت اللجنة الفرعية مشروع بروتوكولين لتعديل إتفاقية مونتريال لعام (١٩٧١) المعدلة ببروتوكول مونتريال (١٩٨٨) وإتفاقية لاهاي (١٩٧٠)، على التوالي.

وبموجب ماتقدم فقد قامت اللجنة الفرعية بمهمة إعداد المشروع المذكور لتحديث إتفاقية لاهاي لعام (١٩٧٠)، وإتفاقية مونتريال لعام (١٩٧١) المعدلة بالبروتوكول عام (١٩٨٨) من خلال اجتماع شاركت فيه الدول المتعاقدة.

وقد تضمنت إتفاقية بيجن ٢٠١٠ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي على ٢٥ مادة، نصت المادة (١) و(٢) على تعويضات أشخاص وأفعال مرتكبي الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني، في حين خصصت المواد من (٣-١٩) إلى بيان التزامات الدول الأطراف في الاتفاقية وبينت المادة (٢٠) مجال سريان أحكام الاتفاقية واشتملت المواد من (٢١-٢٥) على الأحكام المتعلقة بالتصديق على الاتفاقية ونفاذها والانسحاب منها.

وقد جاء بروتوكول بيجن ٢٠١٠ والخاص، بإتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ١٩٧٠ والبروتوكول المكمل لإتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ٢٠١٠ على ٢٥ مادة، وقد خصصت المادة الأولى منها للتعريفات، ونظمت المواد من (٢-١١) كيفية معاقبة الجرائم واتخاذ التدابير العملية، ونصت المادتان (١٢ و١٣) إلى الأحكام المتعلقة بالتصديق على الاتفاقية ونفاذها والتعديل عليها وإعادة النظر فيها والانسحاب أما المادة (١٢) أشارت إلى الرجوع للبروتوكول للغات الاتفاقية وكذلك المواد من (١٥ – ١٩) أشارت بالرجوع للبروتوكول وحيث أنه قد تم التصديق على الاتفاقية والبروتوكول المشار إليه من دول عديدة.

وحيث أن الاتفاقية والبروتوكول المشار إليهما يحقق مصلحة دولة الكويت ولا يتعارض أحكامهما مع التزامات دولة الكويت في المجالين العربي والدولي، وأن الجهة المختصة (الإدارة العامة للطيران المدني) طلبت من وزارة الخارجية اتخاذ الإجراءات اللازمة للموافقة عليهما، كما طلبت وزارة الخارجية إعداد الأداة القانونية التي تلزم لنفاذها.

ومن حيث أن هذه الاتفاقية والبروتوكول المشار إليهما من الاتفاقيات المبينة بالفقرة الثانية من المادة (٧٠) من الدستور، ومن ثم تكون الموافقة عليهما بقانون عملاً بحكم هذه الفقرة.

لذلك فقد أعد القانون المرافق بالموافقة عليهما.

اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي حررت في بيجن في ١٠ سبتمبر / أيلول ٢٠١٠

اتفاقية
قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي
حررت في بيجن في ١٠ سبتمبر/ أيلول ٢٠١٠

تنشرُ هذه الوثيقة بموجب سلطة الأمين العام
منظمة الطيران المدني الدولي
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int
الوثيقة رقم 9960 Doc، اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي
Order Number.9960
ISBN 978-92-9231-777-5
© ICAO 2011
جميع الحقوق محفوظة لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون إذن مكتوب سلفاً من منظة الطيران المدني الدولي.

اتفاقية
قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،
إذ تشعر بقلق عميق لكون الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني تعرض سلامة وأمن الأشخاص والممتلكات للخطر، وتؤثر تأثيرا خطيرا على تشغيل الخدمات الجوية والمطارات والملاحة الجوية، وتقوض ثقة شعوب العالم في السير الآمن المنتظم للطيران المدني لجميع الدول،
وإذ تقر بأن الأنواع الجديدة من التهديدات المحدقة بالطيران المدني تتطلب، من جانب الدول، جهودا متضافرة وسياسات منسقة جديدة للتعاون؛
واقتناعا منها بأن التصدي، على نحو أفضل، لهذه التهديدات يستوجب بإلحاح تعزيز الإطار القانوني للتعاون الدولي في منع وقمع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني؛ فقد اتفقت على ما يلي:

المادة الأولى

١ – يعد مرتكبا لجريمة أي شخص يقترف أياً من الأفعال التالية عن قصد وبصورة غير مشروعة:
(أ) يقوم بعمل من أعمال العنف ضد أي شخص على متن طائرة أثناء الطيران، إذا كان من شأن ذلك الفعل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر؛
(ب) أو يدمر طائرة في الخدمة أو يتسبب في إلحاق الضرر بها بما يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها للخطر أثناء الطيران؛
(ج) أو يضع بنفسه أو عن طريق غيره، بأي وسيلة كانت، على متن طائرة في الخدمة، جهازاً أو مادة من شأنها أن تدمر تلك الطائرة، أو أن تصيبها بضرر يجعلها عاجزة عن الطيران، أو أن تصيبها بضرر من شأنه أن يعرض سلامتها للخطر أثناء الطيران؛

(د) أو يدمر أو يتلف تجهيزات الملاحة الجوية أو يعرقل تشغيلها، إذا كان من شأن هذا الفعل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر أثناء الطيران؛

(هـ) أو يبلغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضا بذلك سلامة طائرة للخطر أثناء الطيران؛

٣ – يعد مرتكبا لجريمة أيضا أي شخص يقوم بما يلي:

(أ) يهدد بارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(د) و(و) و(ز) و(ح) من الفقرة ١ أو في الفقرة ٢ من هذه المادة؛

(ب) أو يتسبب بصورة غير مشروعة وعن قصد في تلقي أي شخص لتهديد من هذا القبيل، وذلك في ظروف تدل على مصداقية التهديد.

٤ – يعد مرتكبا لجريمة أيضا أي شخص يقوم بما يلي:

(أ) يحاول ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة ١ أو الفقرة ٢ من هذه المادة؛

(ب) أو ينظم جريمة أو يوجه آخرين لارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ أو ٤ (أ) من هذه المادة؛

(ج) أو يكون شريكا في أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ أو ٤ (أ)، من هذه المادة؛

(د) أو يساعد، بصورة غير مشروعة وعن قصد، شخصا أخر على التهرب من التحقيق أو المقاضاة أو العقاب، مع العلم أن ذلك الشخص ارتكب فعلا يعتبر جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ إ، ٤ (أ) أو، ٤(ب) أو ٤ (ج) من هذه المادة، أو أن ذلك الشخص مطلوب القبض عليه من سلطات إنفاذ القانون لمحاكمته على ارتكاب تلك الجريمة أو صدر حكم ضده بسبب تلك الجريمة.

٥ – تعتبر كل دولة طرف أيضا الأفعال التالية جرائم، إذا تمت بصورة متعمدة، بغض النظر عما إذا كانت أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ من هذه المادة قد ارتكبت فعليا أو تمت محاولة ارتكابها:

(أ) الاتفاق مع شخص أو أكثر من شخص على ارتكاب جريمة من الجرائم المذكورة في الفقرات ا أو ٢ أو ٣ من هذه المادة وهذا يشمل، حيث يقتضيه القانون الوطني، قيام أحد المشاركين بفعل سعيا لتنفيذ الاتفاق؛

(ب) أو المساهمة بأي طريقة أخرى في قيام مجموعة من الأشخاص، يعملون بقصد مشترك، في ارتكاب جريمة أو أكثر من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ من هذه المادة، وتكون هذه المساهمة إما:

(١) بهدف مواصلة النشاط الإجرامي العام أو تنفيذ أغراض تلك المجموعة، حين ينطوي هذا النشاط أو الغرض على ارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ من هذه المادة؛

(٢) أو مع العلم بنية المجموعة في ارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ من هذه المادة.

المادة الثانية

لأغراض هذه الاتفاقية :

(أ) تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزالهم، وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الرحلة متواصلة إلى حين تولي السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات التي على متنها؛

(ب) تعتبر الطائرة في الخدمة ابتداء من قيام أفراد الخدمة الأرضية أو طاقم الطائرة بتحضير الطائرة لرحلة محددة ولغاية أربع وعشرين ساعة بعد أي هبوط لها وتمتد مدة الخدمة في جميع الأحوال مادامت الطائرة في حالة طيران حسب التعريف الوارد في الفقرة (أ) من هذه المادة؛

(ج) يتضمن تعبير «تجهيز الملاحة الجوية» الإشارات أو البيانات أو المعلومات أو الأنظمة اللازمة لملاحة الطائرة؛
(د) يقصد بمصطلح «المادة الكيميائية السامة» أي مادة كيميائية يمكن من خلال مفعولها الكيميائي في العمليات الحيوية أن تحدث وفاة أو عجزا مؤقتا أو أضرار دائمة للانسان أو الحيوان ويشمل ذلك جميع المواد الكيميائية التي هي من هذا القبيل بغض النظر عن منشئها أو طريقة انتاجها، وبغض النظر عما إذا كانت تنتج في مرافق أو في شكل ذخائر أو أي مكان آخر؛
(هـ) يقصد بتعبير «مواد مشعة» المواد النووية وغيرها من المواد المشعة التي تحتوي على نويدات تنحل تلقائيا (وهي عملية يصحبها انبعاث نوع أو عدة أنواع من الاشعاعات المؤينة مثل أشعة الفا وبيتا وجسيمات النيوترونات وأشعة غاما) والتي قد تسبب، نظرا لخواصها الاشعاعية أو الانشطارية، الموت أو الأذى البدني الجسيم، أو تلحق أضراراً بالغة بالممتلكات أو بالبيئة؛
(و) يقصد بتعبير «المواد النووية» البلوتونيوم، ما عدا البلوتونيوم الذي يتجاوز تركيز النظائر فيه ٨٠ في المائة من البلوتونيوم -٢٣٨؛ واليورانيوم -٢٣٨؛ واليورانيوم المثرى بالنظير ٢٣٥ أو النظير ٢٣٣؛ واليورانيوم الذي يحتوي على خليط من النظائر الموجودة في الطبيعة، ما عدا ما كان منها على شكل خام أو رواسب الخام، أو أي مادة تحتوي على واحد أو أكثر من العناصر السالفة الذكر؛
(ز) يقصد بتعبير «اليورانيوم المثرى بأحد النظيرين ٢٣٥ و٢٣٣» اليورانيوم الذي يحتوي على أي من النظيرين ٢٣٥ أو ٢٣٣ أو كليهما بكمية تكون فيها نسبة الوفرة من مجموع هذين النظيرين إلى النظير ٢٣٨ أكبر من نسبة النظير ٢٣٥ إلى النظير ٢٣٨ في اليورانيوم الطبيعي؛
(ح) يقصد بعبارة «السلاح البيولوجي والكيميائي والنووي» ما يلي:
(أ) «الأسلحة البيولوجية» هي:
(١) العوامل الجرثومية أو العوامل البيولوجية الأخرى أو التكسينات أيا كان منشأها أو أسلوب انتاجها، من الأنواع وبالكميات التي لا تكون موجهة لأغراض الوقاية أو الحماية أو الأغراض السلمية الأخرى؛
(٢) الأسلحة أو المعدات أو وسائل الإيصال الموجهة لاستعمال تلك العوامل أو التكسينات في الأغراض العدائية أو المنازعات المسلحة.
(ب) «الأسلحة الكيميائية» مجتمعة أو منفصلة هي:
(١) المواد الكيميائية السامة وسلائفها ماعدا ما هو معد للأغراض التالية:
(أ) الأغراض الصناعية أو الزراعية أو البحثية أو الطبية أو الصيدلانية أو الأغراض السلمية الأخرى؛
(ب) الأغراض الوقائية أي الأغراض المتصلة مباشرة بالوقاية من المواد الكيميائية السامة والوقاية من الأسلحة الكيميائية؛
(ج) الأغراض العسكرية التي لا تتصل باستعمال الأسلحة الكيميائية ولا تعتمد على استخدام الخصائص السامة للمواد الكيميائية كوسيلة للحرب؛
(د) إنفاذ القانون بما في ذلك أغراض مكافحة الشغب على الصعيد المحلي؛
مادامت الأنواع والكميات متوافقة مع تلك الأغراض؛
(٢) الذخائر والنبائط المصممة خصيصا لإحداث الوفاة أو غيرها من الأضرار عن طريق ما ينبعث نتيجة استخدام مثل هذه الذخائر والنبائط من خواص سامة للمواد الكيميائية السامة المحددة في الفقرة الفرعية (ب) (١)؛
(٣) أي معدات مصممة خصيصاً لاستعمال يتعلق مباشرة باستخدام الذخائر والنبائط المحددة في الفقرة الفرعية (ب) (٢)؛

(ج) الأسلحة النووية وغيرها من الأجهزة التفجيرية النووية.
(ط) «السلفية» هي أي مادة كيميائية مفاعلة تدخل في أي مرحلة في إنتاج مادة كيميائية سامة بأي طريقة كانت ويشمل ذلك أي مكون رئيسي في نظام كيميائي ثنائي أو متعدد المكونات؛
(ي) ينطوي المصطلحان «المادة المصدرية» و «المادة الأنشطارية الخاصة» على المعنى ذاته الوارد في النظام الأساسي للوكالة الدولية للطاقة الذرية، الذي وُضع في نيويورك في ١٩٥٦/١٠/٢٦.

المادة الثالثة

تتعهد كل دولة طرف بتشديد العقوبات على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى.

المادة الرابعة

١ - يجوز لكل دولة طرف أن تتخذ، وفقاً لمبادئ قوانينها الوطنية، ما يلزم من التدابير التي يمكّن من جعل كيان قانوني قائم في إقليمها أو منظّم بموجب قوانينها، مسؤولاً عندما يقوم شخص مسؤول عن إدارة هذا الكيان القانوني أو مراقبته بصفته تلك، بارتكاب جرم مبيّن في المادة ١ ويجوز ان تكون هذه المسؤولية جنائية أو مدنية أو إدارية.
٢ - تنشأ هذه المسؤولية دون مساس بالمسؤولية الجنائية للأفراد الذين ارتكبوا الجرم.
٣ - إذا اتخذت دولة طرف التدابير اللازمة لجعل كيان قانوني مسؤولاً وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة، تسعى إلى كفالة أن تكون العقوبات الجنائية أو المدنية أو الإدارية المنطبقة فعالة وتناسبية ورادعة ويجوز ان تشمل هذه العقوبات جزاءات مالية.

المادة الخامسة

١ - لا تسري هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في خدمات الجيش أو الجمارك أو الشرطة.
٢ - في الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(هـ) و(و) و(ز) و(ح) و(ط) من الفقرة ١ من المادة الأولى، سواء كانت رحلة الطائرة دولية أو داخلية، لا تسري هذه الاتفاقية إلا على الحالتين التاليتين:
(أ) إذا كان المكان الفعلي أو المتوقع لإقلاع الطائرة أو هبوطها واقعاً خارج إقليم دولة سجل تلك الطائرة؛
(ب) إذا ارتكبت الجريمة داخل اقليم دولة غير دولة سجل الطائرة.
٣ - في الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(هـ) و(و) و(ز) و(ح) و(ط) من الفقرة ١ من المادة الأولى، وبغض النظر عن أحكام الفقرة ٢ من هذه المادة، تسري هذه الاتفاقية أيضاً إذا وُجد الجاني أو الجاني المزعوم في اقليم دولة أخرى غير دولة سجل الطائرة.
٤ - فيما يتعلق بالدول الأطراف المشار إليها في المادة الخامسة عشرة، وفي الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(هـ) و(و) و(ز) و(ح) و(ط) من الفقرة ١ من المادة الأولى، لا تسري هذه الاتفاقية إذا كانت الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٢ من هذه المادة واقعة داخل اقليم الدولة نفسها إذا كانت تلك الدولة واحدة من الدول المشار إليها في المادة الخامسة عشرة، وذلك ما لم يكن مكان ارتكاب الجريمة أو مكان تواجد الجاني أو الجاني المزعوم في إقليم دولة أخرى.
٥ - في الحالات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة ١ من المادة الأولى، لا تسري هذه الاتفاقية إلا إذا كانت تجهيزات الملاحة الجوية مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية.
٦ – تسري أيضاً أحكام الفقرات ٢ و٣ و٤ و٥ من هذه المادة على الحالات المنصوص عليها في الفقرة ٤ من المادة الأولى.

المادة السادسة

١ - ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الحقوق والالتزامات والمسؤوليات الأخرى للدول والأفراد بموجب القانون الدولي، ولاسيما مقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة واتفاقية الطيران المدني الدولي والقانون الإنساني الدولي.

٢ - لا تسري هذه الاتفاقية على أنشطة القوات المسلحة خلال نزاع مسلح حسبما يفهم من هذه التعابير في اطار القانون الإنساني الدولي، والتي يحكمها ذلك القانون، كما لا تسري هذه الاتفاقية على الأنشطة التي تضطلع بها القوات العسكرية لدولة ما بصدد ممارسة واجباتها الرسمية بقدر ما تنظم بقواعد أخرى من القانون الدولي.

٣ - لا تفسر أحكام الفقرة ٢ من هذه المادة على انها تعني التغاضي عن أعمال غير مشروعة أو تجعل منها، بخلاف ذلك أعمالاً مشروعة أو تستبعد ملاحقة مرتكبيها قضائياً بموجب قوانين أخرى.

المادة السابعة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الحقوق والالتزامات والمسؤوليات الأخرى للدول الأطراف في معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية، الموقعة في واشنطن، ولندن، وموسكو، في ١٩٦٨/٧/١، أو اتفاقية حظر استحداث وإنتاج وتكديس الأسلحة البكتريولوجية (البيولوجية) السمية، وتدمير تلك الأسلحة الموقعة في واشنطن، ولندن، وموسكو في ١٩٧٢/٤/١٠، أو اتفاقية حظر استحداث وإنتاج وتخزين واستعمال الأسلحة الكيمائية وتدمير تلك الأسلحة، والموقعة في باريس في ١٩٩٣/١/١٣.

المادة الثامنة

١ - تتخذ كل دولة طرف ما قد يكون لازما من إجراءات لإقامة ولايتها القضائية على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى، وذلك في الحالات التالية:

(أ) عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة؛

(ب) عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة مسجلة في تلك الدولة أو على متن طائرة مسجلة فيها؛

(ج) عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة هبطت في إقليم تلك الدولة وما زال الجاني المزعوم على متنها؛

(د) عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة أو على متنها إذا كانت تلك الطائرة مؤجرة من دون طاقم إلى مستأجر يقع مقر عمله الرئيسي في تلك الدولة، أو له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن لديه مقر عمل رئيسي،

(هـ) عندما يرتكب الجريمة شخص يحمل جنسية تلك الدولة؛

٢ - يجوز لكل دولة طرف أيضاً ان تقيم ولايتها القضائية على أي جريمة ترتكب في الحالات التالية:

(أ) عندما ترتكب الجريمة ضد شخص يحمل جنسية تلك الدولة؛

(ب) عندما يرتكب الجريمة شخص عديم الجنسية، ويكون مقر إقامته المعتاد في إقليم تلك الدولة؛

٣ - وبالمثل، تتخذ كل دولة طرف ما قد يكون ضرورياً من تدابير لإقامة ولايتها القضائية على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى، في حالة وجود الجاني المزعوم داخل إقليم تلك الدولة ولم تقم بتسليم ذلك الشخص بموجب المادة الثانية عشرة إلى دولة من الدول الأطراف التي أقامت ولايتها القضائية وفقاً للفقرات المنطبقة من هذه المادة فيما يتعلق بتلك الجرائم.

٤ - لا تستثنى هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس بموجب القانون الوطني.

المادة التاسعة

١ - تقوم الدولة الطرف التي يوجد الجاني أو الجاني المزعوم في إقليمها باحتجازه أو تتخذ الإجراءات الأخرى الكفيلة ببقائه فيها إذا اقتنعت بأن الظروف تستدعي ذلك. ويراعى في الاحتجاز والإجراءات الأخرى الأحكام المنصوص عليها في قانون تلك الدولة، على ألا يتجاوز الاحتجاز أو الإجراءات الأخرى الوقت اللازم للشروع في أي إجراءات جنائية أو إجراءات لتسليم المجرمين.

٢ – تشرع هذه الدولة في إجراءات التحريات الأولية لإثبات الوقائع.

٣ – تقدم لأي شخص محتجز وفقاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة المساعدة للاتصال فوراً بأقرب ممثل معتمد للدولة التي يكون ذلك الشخص من رعاياها.

٤ - عندما تحتجز دولة طرف شخصاً بموجب أحكام هذه المادة، تخطر فوراً الدول الأطراف التي تكون قد أقامت ولايتها القضائية بموجب الفقرة ١ من المادة الثامنة وأقامت ولايتها القضائية وأخطرت الوديع بموجب الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ٤ من المادة الحادية والعشرين، وإذا رأت ذلك مستصوباً، أي دول أخرى مهتمة بالأمر، بواقعة احتجاز ذلك الشخص والظروف التي استدعت احتجازه وتقوم الدولة الطرف التي تجري التحريات الأولية المنصوص عليها في الفقرة ٢ من هذه المادة فوراً بموافاة تلك الدول الأطراف بنتائج تلك التحريات، وتبين ما إذا كانت تعتزم ممارسة ولايتها القضائية.

المادة العاشرة

تكون الدولة الطرف التي يعثر على الجاني المزعوم في إقليمها، ملزمة، إذا لم تقم بتسليمه، وذلك بدون أي استثناء كان سواء ارتكبت الجريمة في إقليمها أو لم ترتكب فيه، بإحالة القضية إلى سلطاتها المختصة للشروع في مقاضاته، وتتخذ تلك السلطات قرارها بنفس الطريقة التي تتبعها وفقاً لقانون تلك الدولة إزاء أي جريمة عادية ذات طابع خطير.

المادة الحادية عشرة

تُكفلُ لأي شخص محتجز أو تتخذ ضده أي تدابير أخرى أو تقام عليه دعوى عملا بهذه الاتفاقية، معاملة منصفة، بما في ذلك التمتع بكل الحقوق والضمانات طبقاً لقانون الدولة التي يوجد ذلك الشخص في إقليمها، وللأحكام المنطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان.

المادة الثانية عشرة

١ - تعتبر الجرائم المبينة في المادة الأولى جرائم تقتضي التسليم بموجب أي معاهدة لتسليم المجرمين مبرمة بين الدول الأطراف وتتعهد الدول الأطراف بأن تدرج هذه الجرائم بوصفها جرائم تقتضي التسليم في أي معاهدة لتسليم المجرمين تبرم فيما بينها.

٢ - عندما تتلقى دولة طرف تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين، طلب التسليم من دولة طرف أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين، يجوز لها، حسب تقديرها، أن تعتبر هذه الاتفاقية سنداً قانونياً للتسليم فيما يخص الجرائم المبينة في المادة الأولى ويكون التسليم رهنا بالشروط الأخرى المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

٣ - تعترف الدول الأطراف التي لا تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين بالجرائم المبينة في المادة الأولى بوصفها جرائم تقتضي التسليم فيما بينها، رهنا بمراعاة الشروط المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

٤ – لأغراض التسليم بين الدول الأطراف، تُعامل كل من هذه الجرائم كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في إقاليم الدول الأطراف المطلوب منها إقامة ولايتها القضائية وفقاً لأحكام الفقرات الفرعية (ب) و(ج) و(د) و(هـ) من الفقرة ١ من المادة الثامنة، والتي أقامت ولايتها القضائية طبقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة الثامنة.
٥ – تعامل كل الجرائم المبينّة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة ٥ من المادة الأولى، لغرض التسليم بين الدول الأطراف، على أنها متساوية.

المادة الثالثة عشرة

لا يجوز، لأغراض تسليم المجرمين أو المساعدة القانونية المتبادلة، اعتبار أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ جريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة ارتكبت بدوافع سياسية وبالتالي، لا يجوز رفض طلب بشأن التسليم أو المساعدة القانونية المتبادلة مؤسس على مثل هذه الجريمة لمجرد أنه يتعلق بجريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة ارتكبت بدوافع سياسية.

المادة الرابعة عشرة

ليس في هذه الاتفاقية ما يفسر على انه يفرض التزاماً بتسليم المجرمين أو بتقديم المساعدة القانونية المتبادلة، إذا توفرت لدى الدولة الطرف المطلوب منها التسليم أسباب وجيهة تدعوها إلى الاعتقاد بأن طلب تسليم المجرمين لارتكابهم الجرائم المذكورة في المادة ١، أو طلب المساعدة القانونية المتبادلة فيما يتعلق بهذه الجرائم، قد قُدم بغية محاكمة أو معاقبة شخص ما بسبب العرق الذي ينتمي إليه أو بسبب دينه أو جنسيته أو أصله الاثني أو رأيه السياسي أو جنسه، أو بأن استجابتها للطلب من شأنها أن تمس بوضع الشخص المذكور لأي من هذه الأسباب.

المادة الخامسة عشرة

تحدد الدول الأطراف التي تنشئ فيما بينها مؤسسات مشتركة لتشغيل النقل الجوي، أو وكالات دولية للنقل الجوي تشغيل طائرات خاضعة للتسجيل المشترك أو الدولي، بالوسائل المناسبة، الدولة التي تمارس ولايتها القضائية على كل طائرة وتمارس اختصاصات دولة السجل لأغراض هذه الاتفاقية، وتُشعر بذلك الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يحيل هذا الاشعار إلى جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية.

المادة السادسة عشرة

١ – تسعى الدول الأطراف، وفقاً للقانون الدولي والوطني، إلى اتخاذ كل الإجراءات العملية لمنع وقوع الجرائم المبينة في المادة الأولى.
٢ – عندما تتأخر رحلة جوية أو تتوقف بسبب ارتكاب إحدى الجرائم المبينة في المادة الأولى، تيسر الدولة الطرف التي توجد الطائرة أو الركاب أو الطاقم في إقليمها استمرار رحلة الركاب والطاقم بأسرع ما يمكن عملياً، وتبادر بدون إبطاء إلى إعادة الطائرة وشحنتها إلى أصحاب الحق في حيازتها.

المادة السابعة عشرة

١ - تقدم الدول الأطراف كل منها إلى الأخرى أقصى قدر من المساعدة بشأن الإجراءات الجنائية المتخذة أزاء الجرائم المبينة في المادة الأولى، وينطبق، في جميع الحالات، قانون الدولة التي طلبت منها لمساعدة.

٢ - لا تمس أحكام الفقرة ١ من هذه المادة بالالتزامات التي تفرضها أي معاهدة أخرى، ثنائية كانت أم متعددة الأطراف، تنظم حالياً أو مستقبلاً، كلياً أو جزئياً، المساعدة المتبادلة في المسائل الجنائية.

المادة الثامنة عشرة

تقوم أي دولة طرف لديها سبب يدعوها إلى الاعتقاد بأن إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى سترتكب بإبلاغ أي معلومات ذات صلة بذلك تكون بحوزتها، وفقاً لقانونها الوطني، إلى الدول التي تعتقد أنها قد تكون من الدول المبينة في الفقرتين ١ و٢ من المادة الثامنة.

المادة التاسعة عشرة

تبادر كل دولة طرف وفقاً لقانونها الوطني بموافاة مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، في أسرع وقت ممكن، بأي معلومات لديها عما يلي:

(أ) ملابسات الجريمة؛

(ب) الإجراء المتخذ عملاً بالفقرة ٢ من المادة السادسة عشر،

(ج) التدابير المتخذة في حق الجاني أو، الجاني المزعوم، وبالأخص نتائج أي من إجراءات التسليم أو أي إجراءات قانونية أخرى.

المادة العشرون

١ - يحال أي نزاع ينشأ بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ويتعذر تسويته بالتفاوض، إلى التحكيم بناء على طلب دولة من هذه الدول وإذا لم تتمكن الأطراف من الاتفاق على تنظيم عملية التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب إحالة النزاع إلى التحكيم، جاز لأي طرف ان يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدمه وفقاً للنظام الأساسي لتلك المحكمة.

٢ - لأي دولة ان تعلن، عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، عدم التزامها بالفقرة السابقة ولا تلتزم الدول الأطراف الأخرى بالفقرة السابقة إزاء الدولة الطرف التي أبدت تحفظها على تلك الفقرة.

٣ - يجوز لأي دولة طرف قدمت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت، بإخطار توجهه إلى الوديع.

المادة الحادية والعشرون

١ - يكون باب التوقيع على هذه الاتفاقية مفتوحاً في بيجين في ١٠ سبتمبر/أيلول ٢٠١٠ من جانب الدول المشتركة في المؤتمر الدبلوماسي بشأن أمن الطيران، المعقود في بيجين في الفترة من ٣٠ أغسطس/آب إلى ١٠ سبتمبر/أيلول ٢٠١٠ وبعد ٢٧ سبتمبر/ أيلول ٢٠١٠ يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لجميع الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال إلى أن يبدأ نفاذها وفقا للمادة الثانية والعشرين.

٢ - هذه الاتفاقية خاضعة للتصديق أو القبول أو الموافقة. وتودع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة لدى الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، الذي يعين وديعا بمقتضى هذا.

٣ - يجوز لأي دولة لا تصدق على هذه الاتفاقية او تقبلها أو توافق. عليها وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة أن تنضم إليها في أي وقت ويودع صك التصديق لدى الوديع.

٤ - تقوم كل دولة طرف، لدى التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها:
(أ) بإشعار الوديع بالولاية القضائية التي أقامتها بموجب قانونها الوطني وفقا للفقرة ٢ من المادة الثامنة وبإخطار الوديع فورا بأي تغيير؛
(ب) ولها أن تعلن أنها ستطبق أحكام الفقرة الفرعية (د) من الفقرة ٤ من المادة الأولى وفقا لمبادئ قانونها الجنائي المتعلقة بإعفاء الأسر من المسؤولية.

المادة الثانية والعشرون

١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إيداع الصك الثاني والعشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.
٢ - ويبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة إلى كل دولة تصدق عليها أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها بعد إيداع الصك الثاني والعشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إيداع تلك الدولة صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.
٣ - بمجرد بدء نفاذ هذه الاتفاقية، يسجلها الوديع لدى الأمم المتحدة.

المادة الثالثة والعشرون

١ - لأي دولة أن تنسحب من هذه الاتفاقية بتوجيه إخطار كتابي إلى الوديع.
٢ - يبدأ سريان الانسحاب بعد سنة كاملة من التاريخ الذي يتسلم فيه الوديع الإخطار.

المادة الرابعة والعشرون

تكون لهذه الاتفاقية الارجحية، فيما بين الدول الأطراف، على الصكوك التالية:
(أ) اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر / أيلول ١٩٧١.
(ب) البروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر / أيلول ١٩٧١، والموقع في مونتريال بتاريخ ٢٤ فبراير / شباط ١٩٨٨.

المادة الخامسة والعشرون

يخطر الوديع فورا جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية وكل الدول الموقعة عليها أو المنضمة إليها بتاريخ كل توقيع، وتاريخ إيداع كل صك من صكوك التصديق أو القبول أوالموافقة أو الانضمام، بتاريخ بدء نفاذ الاتفاقية وبسائر المعلومات ذات الصلة.
وإثباتا لما تقدم، قام الموقعون أدناه، المفوضون حسب الأصول، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.
حررت في بيجين في هذا اليوم العاشر من شهر سبتمبر/ أيلول من عام ألفين وعشرة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والأسبانية، في نصوص متساوية الحجية، وتسري عند تحقق أمانة المؤتمر تحت سلطة رئيس المؤتمر في غضون تسعين يوما، من تاريخه، من تطابق النصوص فيما بينها وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، وتحال نسخ مصدقة من جانب الوديع إلى كل الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية.

البروتوكول
المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

حرر في بيجن في ١٠ سبتمبر / أيلول ٢٠١٠

تنشر هذه الوثيقة بموجب سلطة الأمين العام
منظمة الطيران المدني الدولي
999 University Street, Montreal, Quibec, Canda H3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للايكاو www.icao.int

الوثيقة رقم Doc 9959، البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

Order Number: 9959

ISBN 978-92-9231-781-2

ICAO 2011

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل، بدون إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي.

البروتوكول
المكمل لاتفاقية
قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

إن الدول الأطراف في هذا البروتوكول

إذ تشعر بالقلق البالغ إزاء تصاعد الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني في جميع أنحاء العالم؛

وإذ تقر بأن الأنواع الجديدة من التهديدات المحدقة بالطيران المدني تتطلب، من جانب الدول، جهوداً متضافرة وسياسات منسقة جديدة للتعاون؛

واقتناعاً منها بأن التصدي، بشكل أفضل، لهذه التهديدات يستوجب اعتماد أحكام إضافية لتلك الأحكام الواردة في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، لقمع الأفعال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات أو ممارسة السيطرة عليها ولتحسين فعاليتها؛

قد اتفقت على ما يلي:

المادة الأولى

يكمل هذا البروتوكول اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ (والمشار إليها في بقية هذا النص بكلمة «الاتفاقية»).

المادة الثانية

يستعاض عن المادة ١ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ١

١ – يعد مرتكباً الجريمة أي شخص يقوم بالاستيلاء غير المشروع، وعن قصد، على طائرة في الخدمة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد، أو القسر، أو أي شكل آخر من أشكال الترهيب، أو أي وسائل تكنولوجية.

٢ – يعد أيضاً مرتكباً لجريمة أي شخص يقوم بما يلي:
(أ) يهدد بارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة؛
(ب) أو يتسبب بطريقة غير مشروعة وعن قصد في تلقي أي شخص تهديداً من هذا القبيل، وذلك في ظروف تدل على مصداقية التهديد،
٣ – كذلك يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يقوم بما يلي:
(أ) يحاول ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة؛
(ب) أو ينظم جريمة أو يوجه آخرين لارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ (أ) من هذه المادة؛
(ج) أو يكون شريكاً في أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ (أ) من هذه المادة؛
(د) أو يساعد، بصورة غير مشروعة وعن قصد، شخصاً آخر على التهرب من التحقيق أو المقاضاة أو العقاب مع العلم أن ذلك الشخص قد ارتكب فعلاً يعتبر جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات ١ أو ٢ أو ٣ (أ) ٣ (ب) أو ٣ (ج) من هذه المادة، أو أن ذلك الشخص مطلوب القبض عليه من سلطات إنفاذ القانون لمحاكمته على ارتكاب تلك الجريمة أو لأنه صدرحكم ضده بسبب تلك الجريمة.
٤ – تقرر كل دولة طرف أيضاً أن أياً من الحالتين التاليتين أو كلتيهما تشكل جرائم، بغض النظر عما إذا كانت أي من الجرائم الواردة في الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة قد ارتكبت فعلياً أو تمت محاولة ارتكابها:
(أ) الاتفاق مع شخص أو أكثر من شخص على ارتكاب جريمة مذكورة في الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة، وهذا يشمل، حيثما يقتضيه القانون المحلي، قيام أحد المشاركين بفعل سعيا لتنفيذ الاتفاق؛
(ب) أو المساهمة بأي طريقة أخرى في قيام مجموعة من الأشخاص، يعملون بقصد مشترك، في ارتكاب جريمة أو أكثر من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة، وتكون هذه المساهمة إما:
(١) بهدف مواصلة النشاط الإجرامي العام أو تنفيذ أغراض تلك المجموعة، حين ينطوي هذا النشاط أو الغرض على ارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة؛
(٢) أو مع العلم بنية المجموعة في ارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة ١ أو ٢ في هذه المادة.

المادة الثالثة

يستعاض عن المادة ٢ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٢

«تتعهد كل دولة طرف بالتشدد في معاقبة الجرائم المنصوص عليها في المادة ١».

المادة الرابعة

يضاف النص التالي بوصفه المادة ٢ مكرراً من الاتفاقية:

المادة ٢ مكرراً

١ – يجوز لكل دولة طرف أن تتخذ، وفقاً لمبادئ قوانينها الوطنية، ما يلزم من التدابير التي تمكن من جعل كيان قانوني قائم في إقليمها أو منظم بموجب قوانينها، مسؤولاً عندما يقوم شخص مسؤول عن إدارة هذا الكيان القانوني أو مراقبته بصفته تلك، بارتكاب جرم مبين في المادة ١. ويجوز أن تكون هذه المسؤولية جنائية أو مدنية أو إدارية.

٢ – تنشأ هذه المسؤولية دون مساس بالمسؤولية الجنائية للأفراد الذين ارتكبوا الجرم.
٣ – إذا اتخذت دولة طرف التدابير اللازمة لجعل كيان قانوني مسؤولاً وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة، تسعى إلى كفالة أن تكون العقوبات الجنائية أو المدنية أو الإدارية المنطبقة فعالة وتناسبية ورادعة. و يجوز أن تشمل تلك العقوبات جزاءات مالية.

المادة الخامسة

١ – يستعاض عن الفقرة ١ من المادة ٣ بما يلي:

المادة ٣

١ – لأغراض هذه الاتفاقية، تعتبر الطائرة في الخدمة ابتداءً من قيام أفراد الخدمة الأرضية أو طاقم الطائرة بتحضير الطائرة لرحلة محددة ولغاية أربع وعشرين ساعة بعد أي هبوط لها. وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة مستمرة إلى حين تولي السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات التي على متنها».
٢ – في الفقرة ٣ من المادة ٣ من الاتفاقية، يستعاض عن كلمة عن كلمة «تسجيل» بكلمة «سجل».
٣ – في الفقرة ٤ من المادة ٣ من الاتفاقية، يستعاض عن كلمة «المذكورة» بكلمتي «المنصوص عليها».
٤ – يستعاض عن الفقرة ٥ من المادة ٣ بما يلي:
٥ – بغض النظر عن أحكام الفقرتين ٣ و٤ من هذه المادة، تنطبق المواد ٦ و٧ و٧مكرراً و٨ و٨ مكرراً ثانياً و١٠، مهما كان مكان اقلاع الطائرة أو مكان هبوطها الفعلي، إذا كان الجاني أوالجاني المزعوم في إقليم دولة أخرى غير دولة سجل الطائرة».

المادة السادسة

يضاف النص التالي بوصفه المادة ٣ مكرراً من الاتفاقية:

المادة ٣ مكرراً

١ – ليس في هذه الاتفاقية ما يمس الحقوق والالتزامات والمسؤوليات الأخرى للدول والأفراد بموجب القانون الدولي، ولا سيما مقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة واتفاقية الطيران المدني الدولي، والقانون الإنساني الدولي.
٢ – لا تسري هذه الاتفاقية على أنشطة القوات المسلحة خلال نزاع مسلح حسبما يفهم من تلك التعابير في إطار القانون الإنساني الدولي، والتي يحكمها ذلك القانون، كما لا تسري هذه الاتفاقية على الأنشطة التي تضطلع بها القوات العسكرية لدولة ما بصدد ممارسة واجباتها الرسمية بقدر ما تنظم بقواعد أخرى من القانون الدولي.
٣ – لا تفسر أحكام الفقرة ٢ من هذه المادة على إنها تعني التغاضي عن أعمال غير مشروعة أو تجعل منها، بخلاف ذلك أعمالاً مشروعة أو تستبعد ملاحقة مرتكبيها قضائياً بموجب قوانين أخرى.

المادة السابعة

يستعاض عن المادة ٤ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٤

١ – تتخذ كل دولة طرف ما قد يكون لازماً من تدابير لإقامة ولايتها القضائية على الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ وعلى أي أعمال عنف أخرى ضد الركاب أو الطاقم يرتكبها الجاني المزعوم فيما يتعلق بالجرائم، وذلك في الحالات التالية:
(أ) عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة؛

(ب) عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة مسجلة في تلك الدولة أو على متن طائرة مسجلة فيها؛
(ج) عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة هبطت في إقليم تلك الدولة ومازال الجاني المزعوم على متنها؛
(د) عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة أو على متنها إذا كانت تلك الطائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يقع مقر عمله الرئيسي في تلك الدولة، أو له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن لديه مقر عمل رئيسي؛
(هـ) عندما يرتكب الجريمة شخص يحمل جنسية تلك الدولة.

٢ – يجوز لكل دولة طرف أيضاً أن تقيم ولايتها القضائية على أي جريمة ترتكب في الحالات التالية:
(أ) عندما ترتكب الجريمة ضد شخص يحمل جنسية تلك الدولة؛
(ب) عندما يرتكب الجريمة شخص عديم الجنسية، يكون مقر إقامته المعتاد في إقليم تلك الدولة؛

٣ – وبالمثل، تتخذ كل دولة طرف ما قد يكون ضرورياً من تدابير لإقامة ولايتها القضائية على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى، في حالة وجود الجاني المزعوم داخل إقليم تلك الدولة ولم تقم بتسليم ذلك الشخص بموجب المادة الثامنة إلى دولة من الدول الأطراف التي أقامت ولايتها القضائية وفقاً للفقرات المنطبقة من هذه المادة فيما يتعلق بتلك الجرائم.

٤ – لا يستثنى هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس بموجب القانون الوطني.

المادة الثامنة

يستعاض عن المادة ٥ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٥

تحدد الدول الأطراف التي تنشأ فيما بينها مؤسسات مشتركة لتشغيل النقل الجوي، أو وكالات دولية للنقل الجوي تشغل طائرات خاضعة للتسجيل المشترك أو الدولي، بالوسائل المناسبة، الدولة التي تمارس ولايتها القضائية على كل طائرة وتمارس اختصاصات دولة السجل لأغراض هذه الاتفاقية، وتشعر بذلك الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يحيل هذا الإشعار إلى جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية.

المادة التاسعة

يستعاض عن الفقرة ٤ من المادة ٦ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٦

٤ – عندما تحتجز دولة طرف شخصاً بموجب أحكام هذه المادة، تخطر فوراً الدول الأطراف التي أقامت ولايتها القضائية بموجب الفقرة ١ من المادة الرابعة، وأقامت ولايتها القضائية وأخطرت الوديع بموجب الفقرة ٢ من المادة ٤، وإذا رأت ذلك مستصوباً، أي دول أخرى مهتمة بالأمر، بواقعة احتجاز ذلك الشخص والظروف التي استدعت احتجازه. وعلى الدولة الطرف التي تجري التحريات الأولية المنصوص عليها في الفقرة ٢ من هذه المادة أن تبادر فوراً إلى موافاة تلك الدول الأطراف بنتائج تلك التحريات، وتبين ما إذا كانت تعتزم ممارسة ولايتها القضائية».

المادة العاشرة

يضاف ما يلي بوصفه المادة ٧ مكرراً من الاتفاية:

المادة ٧ مكرراً

تكفل لأي شخص محتجز أو تتخذ ضده أي تدابير أخرى أو تقام عليه دعوى عملاً بهذه الاتفاقية، معاملة منصفة، بما في

ذلك التمتع بكل الحقوق والضمانات طبقاً لقانون الدولة التي يوجد ذلك الشخص في إقليمها، وللأحكام المنطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان.

المادة الحادية عشرة

يستعاض عن المادة ٨ من الاتفاقية بما يلي:

المادة ٨

١ – تعتبر الجرائم المبينة في المادة الأولى جرائم تقتضي التسليم بموجب أي معاهدة لتسليم المجرمين مبرمة بين الدول الأطراف. وتتعهد الدول الأطراف بأن تدرج هذه الجرائم بوصفها جرائم تقضي التسليم في أي معاهدة لتسليم المجرمين تبرم فيما بينها.

٢ – عندما تتلقى دولة طرف تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين، طلب التسليم من دولة طرف أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين، يجوز لها، حسب تقديرها، أن تعتبر هذه الاتفاقية سنداً قانونياً للتسليم فيما يخص الجرائم المبينة في المادة الأولى ويكون التسليم رهناً بالشروط الأخرى المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

٣ – تعترف الدول الأطراف التي لا تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة لتسليم المجرمين بالجرائم المبينة في المادة الأولى بوصفها جرائم تقتضي التسليم فيما بينها، رهناً بمراعاة الشروط المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

٤ – لأغراض التسليم بين الدول الأطراف، تعامل كل من هذه الجرائم كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في أقاليم الدول الأطراف المطلوب منها إقامة ولايتها القضائية وفقاً لأحكام الفقرات الفرعية (ب) و(ج) و(د) و(هـ) من الفقرة ١ من المادة الرابعة، والتي أقامت ولايتها القضائية طبقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة الرابعة.

٥ – تعامل كل من الجرائم المبينة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة ٥ من المادة الأولى، لغرض التسليم بين الدول الأطراف، على أنها متساوية.

المادة الثانية عشرة

يضاف ما يلي بوصفه المادة ٨ مكرراً من الاتفاقية:

Cerified to be a true and complete copy

Copie erifiee conforme

Es copia Fiel y autentica

صورة معتمدة طبق الأصل

Director, Legal Affairs and External Relations Bureau

Directeur des affaires juridiques et des relations exterieures

Director de asuntos juridicos y relaciones exteriores

مديرة إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

الايكاو ICAO OACI

انضمام دولة الكويت إلى اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني

قانون رقم (١٠٦) لسنة ٢٠١٥
بالموافقة على انضمام الكويت إلى اتفاقية
انشاء الهيئة العربية للطيران المدني

- بالاطلاع على الدستور
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة أولى

الموافقة على انضمام دولة الكويت إلى اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني والمعدلة بناءً على قرار مجلس الجامعة على المستوى الوزاري (ق: ٧٢٨٦ – د.ع(١٢٨) – ج٢) بتاريخ ٢٠٠٧/٩/٥ والمرافقة نصوصها لهذا القانون.

مادة ثانية

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون وينشر في الجريدة الرسمية

نائب أمير الكويت

نواف الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ ربيع الأول ١٤٣٧ هـ
الموافق ٣١ ديسمبر ٢٠١٥م

المذكرة الإيضاحية
للقانون رقم (١٠٦) لسنة ٢٠١٥
بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى اتفاقية
إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني

بتاريخ ٢٠٠٧/٩/٥ قرر مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني باعتماد اتفاقية جديدة تحل محل الاتفاقية القديمة.

وتعتبر الهيئة العربية للطيران المدني من المنظمات المتخصصة في مجال الطيران المدني التابعة لجامعة الدول العربية والتي تسعى للتعاون والتنسيق بين الدول العربية فيما بينها وأيضاً بين المنظمات الدولية الأخرى المختصة في مجال الطيران المدني وذلك سعيا لتحقيق العمل العربي المشترك.

وقد تناولت المادة (١) بيان التعريفات بالاتفاقية، والمادة (٢) إنشاء الهيئة، والمادة (٣) العضوية، والمادة (٤) مقر الهيئة.

وتناولت المادة (٥) أهداف وأغراض الهيئة المتمثلة بتزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية والنهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء والعمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية.

وتناولت المادة (٦) اختصاصات الهيئة والتي من بينها إجراء البحوث وإعداد الدراسات حسبما يلزم بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران بين الدول الأعضاء وتشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية وتسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء.

وتناولت المادة (٧) أجهزة الهيئة والتي تتمثل بالجمعية العمومية والمجلس التنفيذي والإدارة العامة.
وتناولت المادتين (٨ و٩) الجمعية العامة واختصاصاتها كما بينت المادتين (١٠ و١١) المجلس التنفيذي واختصاصاته وتضمنت المادتين (١٢ و١٣) النص على الإدارة العامة والمدير العام واختصاصاته.
ونصت المادة (١٤) على أن يكون للهيئة ميزانية مستقلة وتقر الجمعية العامة مشروع الموازنة ويتم اعتمادها من المجلس الاقتصادي والاجتماعي، وتعد مشاريع الهيئة لكل سنتين وتتكون موارد الهيئة من مساهمات الدول الأعضاء في الهيئة، ودخل الهيئة من خدماتها والهبات والوصايا والتبرعات التي تقرر الجمعية العامة قبولها.
وتناولت المادة (١٥) العلاقة بين الهيئة وجامعة الدول العربية، ونصت المادة (١٦) على أن تكون المحكمة الإدارية لجامعة الدول العربية هي المحكمة المختصة في كل نزاع ينشأ بين إدارة الهيئة وموظفيها،ونصت المادة (١٧) على تعاون الهيئة مع المنظمات والهيئات الدولية، ورتبت المادة (١٨) جزاء بحجب حق التصويت عن الدولة العضو التي تتأخر في دفع مساهماتهالمدة تزيد عن سنتين وحرمانها من الخدمات التي تقدمها الهيئة بدون مقابل ما لم تقدم الدولة أسباباً تقبلها الجمعية العامة.
وتناولت المادة (١٩) المزايا والحصانات، والمادة (٢٠) تسوية الخلافات والمنازعات وتناولت المادة (٢١) تعديل الاتفاقية والمادة (٢٢) التصديق والانضمام، والمادة (٢٣) الانسحاب من الهيئة، والمادة (٢٤) حل الهيئة والمادة (٢٥) نفاذ الاتفاقية.
ونصت المادة (٢٦) على أن يدعو الأمين العام لجامعة الدول العربية لاجتماع الدورة العادية الأولى للجمعية العامة عند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.
من حيث إن هذه الاتفاقية تحقق مصلحة دولة الكويت ولا تتعارض مع إلتزاماتها في المجالين العربي والدولي.
لذلك فقد أعد القانون بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني.

تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني

إن مجلس الجامعة على المستوى الوزاري؛
- بعد اطلاعه:
- على مذكرة الأمانة العامة،
- وعلى قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم ١٦٨٠ بتاريخ ٢٠٠٧/٢/١٥،
- وعلى توصية اللجنة الدائمة للشؤون القانونية في اجتماعها يومي ٢٩-٢٠٠٧/٨/٣٠،
- وعلى توصية لجنة الشؤون القانونية،
- وبعد المناقشة،

يقرر

الموافقة على تعديل اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني بالصيغة المرفقة

(ق. رقم: ٦٨٢٧ - د.غ (١٢٨) - ج ٢-٢٠٠٧/٩/٥)

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني

إن حكومات:
المملكة الاردنية الهاشمية
دولة الامارات العربية المتحدة

مملكة البحرين
الجمهورية التونسية
الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية
جمهورية جيبوتي
المملكة العربية السعودية
جمهورية السودان
الجمهورية العربية السورية
جمهورية الصومال
جمهورية العراق
سلطنة عمان
دولة فلسطين
دولة قطر
جمهورية القمر المتحدة
دولة الكويت
الجمهورية اللبنانية
الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى
جمهورية مصر العربية
المملكة المغربية
الجمهورية الإسلامية الموريتانية
الجمهورية اليمنية

اعترافاً بأن الطيران المدني يمثل قوة من أجل السلم والأمن وأداة للنهوض بالإنماء الاقتصادي والاجتماعي.
واعترافاً بأن تطوير الطيران المدني بين الدول العربية في الوقت الحاضر وفي المستقبل سوف يستفيد من وجود منظمة عربية يمكنها أن تقدم الخبرة في أمور الطيران المدني وجهاز اللتعاون المشترك فيما بينها.
واستناداً إلى أحكام المادة الثانية من ميثاق جامعة الدول العربية الخاصة بتوثيق الصلات بين الدول الاعضاء وتنسيق خططها وتحقيقا للتعاون بينها في مجال الطيران المدني فقد اتفقت على ما يلي:

المادة الأولى: تعاريف:

يقصد بالعبارات التالية في تطبيق أحكام هذه الاتفاقية المعاني الواردة قرين كل منها:

١ - الهيئة: الهيئة العربية للطيران المدني.
٢ – الجامعة: جامعة الدول العربية
٣ – الأمين العام: الأمين العام لجامعة الدول العربية
٤ – الاتفاقية: اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني
٥ – الجمعية العامة: الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني
٦ – المدير العام: المدير العام للهيئة العربية للطيران المدني
٧ – الإدارة العامة: الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني.

٨ – المجلس التنفيذي: المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني.
٩ – الرئيس: رئيس المجلس التنفيذي

المادة الثانية: إنشاء الهيئة

تنشأ في نطاق جامعة الدول العربية هيئة عربية متخصصة تسمى "الهيئة العربية للطيران المدني" تكون لها شخصية اعتبارية وميزانية مستقلة.

المادة الثالثة: العضوية:

تكون العضوية في الهيئة للدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية.

المادة الرابعة: مقر الهيئة:

١ – يكون المقر الدائم للهيئة بمدينة الرباط / المملكة المغربية.
٢ – يجوز بقرار من الجمعية العامة للهيئة نقل المقر إلى دولة أخرى من أعضائها.

الأهداف والمهام

المادة الخامسة: أهداف وأغراض الهيئة:

تتمثل أغراض وأهداف الهيئة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل:
- وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته.
- النهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد.
- العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

المادة السادسة: اختصاصات الهيئة:

تقوم الهيئة بأداء جميع المهام الضرورية لتنفيذ أغراضها وأهدافها وبوجه خاص ما يلي:
١ – إجراء البحوث وإعداد الدراسات، حسبما يلزم، بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران بين الدول الأعضاء.
٢ – تنسيق مواقف الدول الأعضاء بصدد الأمور ذات المصلحة المشتركة والاهتمام المشترك في مجال الطيران المدني.
٣ – تشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية.
٤ – تشجيع ومساندة صناعة الطيران بوجه عام والنهوض باستخدامها في الدول الأعضاء.
٥ – رصد التغيرات، بما في ذلك التغيرات التقنية، في الطيران المدني وتقييم متطلبات الدول الأعضاء للاستجابة للتحديات المهمة.
٦ – تشجيع التنسيق والتوافق بين تشريعات وإجراءات الطيران المدني في الدول الأعضاء والعمل على توحيد تلك التشريعات.
٧ – تشجيع تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصي بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٨ – تعزيز الترتيبات بين الدول الأعضاء كلما ساهم ذلك في تنفيذ الخطط الإقليمية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص التجهيزات والخدمات الخاصة بالملاحة الجوية.
٩ – تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء.
١٠ – التنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهد التكوين وجعلها تستجيب للحاجيات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المدني.
١١ – دراسة أي موقف من شأنه عرقلة تقدم النقل الجوي والملاحة الجوية في الدول العربية وذلك بناء على طلب أي دولة عضو والتوصية بما تراه مناسبا.

المادة السابعة: أجهزة الهيئة:

تتكون أجهزة الهيئة من:
١ – جمعية عامة.
٢ – مجلس تنفيذي.
٣ – إدارة عامة.

المادة الثامنة: الجمعية العامة:

١ – تتألف الجمعية العامة من ممثلي جميع الدول الأعضاء بالهيئة ويكون التمثيل على مستوى الرؤساء والمديرين العامين للطيران المدني أو ينوب عنهم.
٢ – تكون رئاسة الجمعية العامة للدول الأعضاء بالتناوب وفقا للترتيب الهجائي لأسمائها ومدة الرئاسة سنتين.
٣ – تعقد الجمعية العامة دورة عادية كل سنتين، ويكون الانعقاد صحيحا بحضور أغلبية الدول الأعضاء.
٤ – يجوز للجمعية عقد دورات غير عادية بناء على طلب أحد الأعضاء وموافقة أعضاء الجمعية أو المجلس التنفيذي، ويحدد رئيس الجمعية العامة زمان ومكان الانعقاد بالتشاور مع مدير عام الهيئة.
٥ – يجوز للجمعية العامة بقرار منها أن تعقد دورتها في مكان آخر خارج مقر الهيئة.
٦ – يكون لكل دولة عضو صوت واحد.
٧ – تصدر القرارات والتوصيات بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين ما لم ينص خلاف ذلك.

المادة التاسعة: اختصاصات الجمعية العامة:

الجمعية العامة هي السلطة العليا للهيئة، ولها أن تتخذ ما تراه لازما من قرارات واجراءات لتحقيق أغراض الهيئة في حدود هذه الاتفاقية وعلى الأخص:
١ – انتخاب أعضاء المجلس التنفيذي.
٢ – تعيين المدير العام للهيئة وإنهاء خدمته.
٣ – اعتماد الخطط والبرامج والموازنة والتقديرية للهيئة كل عامين وعرضها على لجنة التنسيق والمتابعة لاعتمادها من المجلس الاقتصادي والاجتماعي.
٤ – اعتماد الهيكل التنظيمي للهيئة وعرضه على المجلس الاقتصادي والاجتماعي للتصديق عليه.
٥ – إقرار الأنظمة الأساسية والإدارية والمالية والداخلية للهيئة.
٦ – الموافقة على تشكيل اللجان الدائمة والمؤقتة والتصديق على توصياتها.

٧ – إنشاء المراكز والفروع الخاصة بالهيئة بشرط موافقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي.
٨ – دراسة واعتماد التقارير التي يضعها المجلس التنفيذي والمدير العام للهيئة وإصدار التوجيهات المناسبة.
٩ – التصديق على الميزانية العامة والحساب الختامي للهيئة.
١٠ – تعديل اتفاقية الهيئة بأغلبية ثلثي الدول الأعضاء.
١١ – الموافقة على قبول أعضاء جدد في الهيئة بموافقة ثلثي الأعضاء.
١٢ – الموافقة على حل الهيئة.
١٣ – إقرار أسس التعاون بين الهيئة وبين الدول والهيئات والمنظمات العربية والإقليمية والدولية.
١٤ – قبول المعونات والتبرعات والمنح التي تقدم للهيئة.
١٥ – إقرار المشروعات اللازمة لتطوير أهداف الهيئة.
١٦ – إقرار مشروع جدول الأعمال.
١٧ – نقل المقر الدائم للهيئة بموافقة ثلثي أعضاء الجمعية العامة.
١٨ – تعيين مراقب الحسابات القانوني وإنهاء خدماته.
١٩ – تعيين الموظفين الرئيسيين ويجوز لها تفويض المجلس التنفيذي في التعيين ويصبح التعيين نافذا بعد مصادقتها عليه، مع مراعاة أحكام المادة (١١) البند (١٠) من الاتفاقية.

المادة العاشرة: المجلس التنفيذي:

١ - يتكون المجلس التنفيذي من سبعة أعضاء تنتخبهم الجمعية العامة من بين مرشحي الدول الأعضاء لمدة سنتين ويكون لكل عضو صوت واحد.
٢ - يكون أعضاء المجلس التنفيذي من بين الرؤساء والمديرين العامين للطيران المدني أو من كبار المسؤولين في سلطات الطيران المدني للدول الأعضاء، الذين يتمتعون بالمعرفة الملائمة والخبرة في مجال الطيران المدني للاضطلاع بواجباتهم.
٣ - ينتخب المجلس التنفيذي من بين أعضائه رئيسا له ونائبا للرئيس لمدة سنتين.
٤ - يكون الرئيس ونائب الرئيس من الرؤساء أو المديرين العامين للطيران المدني أو ممن يشغل منصبا معادلا.
٥ - يتولى نائب الرئيس اختصاصات الرئيس في حال غيابه. ولا يجوز إعادة انتخاب الرئيس ونائبه لمنصبيهما لأكثر من دورة واحدة.
٦ - تقديم تقرير عن أنشطة الهيئة ونتائج أعمالها إلى الجمعية العامة.
٧ - يدعو الرئيس إلى انعقاد المجلس التنفيذي.
٨ - يجتمع المجلس التنفيذي مرتين كل عام على الأقل بمقر الهيئة بدعوة من رئيسه ويجوز أن يعقد اجتماعاته في إحدى الدول الأعضاء بناء على دعوة منها.
٩ - إحدى الدول الأعضاء أو المدير العام للهيئة وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس ويحدد في الدعوة جدول الأعمال وموعد ومكان الانعقاد.
١٠ - يكون انعقاد المجلس التنفيذي صحيحا بحضور الأغلبية العادية لأعضائه، وتصدر توصياته وقراراته بأغلبية الحاضرين.
١١ - يحضر المدير العام للهيئة اجتماعات المجلس التنفيذي.

المادة الحادية عشرة: اختصاصات المجلس التنفيذي:

يكون للمجلس التنفيذي بمثابة مجلس إدارة الهيئة يتولى العمل على تحقيق أهدافها وعلى الأخص:

١ – اقتراح برامج الهيئة وعرضها على الجمعية العامة.
٢ – اقتراح تعيين أو إنهاء خدمة المدير العام للهيئة.
٣ – وضع اللائحة الداخلية للمجلس وعرضها على الجمعية العامة.
٤ – وضع مشروعات الأنظمة الأساسية والمالية والإدارية والداخلية الخاصة بسير العمل في الهيئة وأجهزتها الرئيسية والفرعية وعرضها على الجمعية العامة.
٥ – اقتراح مشروع موازنة الهيئة وعرضه على الجمعية العامة لإقراره.
٦ – مناقشة الحساب الختامي للهيئة وعرضه على الجمعية العامة لإقراره.
٧ – دراسة وإقرار التقارير السنوية المقدمة من الإدارة العامة للهيئة عن سير العمل بها وتنفيذ أنشطتها وسبل الاتفاق والتوجيهات المقترحة حيالها.
٨ – متابعة تنفيذ قرارات الجمعية العامة ومراقبة تنفيذ خطط الهيئة وبرامجها.
٩ – اتخاذ كافة الوسائل التي من شأنها تحقيق أهداف الهيئة وتطوير الخدمات التي تؤديها.
١٠ – اقتراح تعيين الموظفين الرئيسيين إلى الجمعية العامة وفقا للنظام الأساسي للهيئة.
١١ – اقتراح تعيين مراقب الحسابات القانوني وإنهاء عقده، وعرضه على الجمعية العامة.
١٢ - اقتراح إنشاء فروع ومراكز الهيئة.
١٣ – اقتراح تشكيل اللجان الدائمة والمؤقتة.
١٤ – اقتراح عقد دورة غير عادية للجمعية العامة.
١٥ – اقتراح مشروع جدول أعمال الجمعية العامة.
١٦ – تقديم تقرير عن نشاط الهيئة إلى الجمعية العامة.
١٧ – دعوة من يراه لحضور اجتماعاته.
١٨ – النظر في أي أمور يرفعها إليه المدير العام.

المادة الثانية عشرة: الإدارة العامة:

١ – الإدارة العامة هي الجهاز الإداري للهيئة وتتكون من المدير العام والموظفين الرئيسيين والفنيين والإداريين.
٢ – يتم تعيين موظفي الإدارة العامة وفقا للنظام الأساسي لموظفي الهيئة ويراعى في تعيينهم توفر الكفاءة والتخصص والخبرة والتوزيع الجغرافي مع مراعاة صلاحيات المجلس التنفيذي.
٣ – تتولى الإدارة العامة اتخاذ كافة الاجراءآت لتصريف شؤون الهيئة وتنفيذ قرارات أجهزتها وعلى الأخص:
أ – إعداد مشروع الموازنة والميزانية والحساب الختامي.
ب – إعداد مشروعات النظم الإدارية والمالية والداخلية وتوصيف الوظائف للهيئة وعرضها على المجلس التنفيذي.
ج – إعداد مشاريع خطط الهيئة وبرامج عملها والاشراف على تنفيذها بعد إقرارها من المجلس التنفيذي والجمعية العامة.
د – إعداد البحوث والدراسات والتقارير التي تطلبها الجمعية العامة والمجلس التنفيذي.
هـ - القيام بكافة الاتصالات بالدول الأعضاء وبالمنظمات العربية والإقليمية والدولية ذات العلاقة بنشاط الهيئة.
و – أية مهام توكل إليها من قبل الجمعية العامة والمجلس التنفيذي.

المادة الثالثة عشرة: المدير العام واختصاصاته:

١ – المدير العام هو رئيس الإدارة العامة والمسؤول التنفيذي للهيئة.

٢ – تنتخب الجمعية العامة مديرا عاما لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد مرة واحدة على أن يكون اختياره على أساس وظيفي يراعي فيه التزامه بالعمل القومي وكفاءته الفنية وقدرته على القيادة الإدارية دون أي اعتبارات سياسية أو جغرافية أو قطرية.

٣ – في حالة شغور منصب المدير العام يقوم المجلس التنفيذي وفقا للنظام الأساسي للهيئة بتعيين مدير عام مؤقت لشغل هذا المنصب إلى حين انعقاد الدورة العادية التالية للجمعية العامة.

٤ – يكون المدير العام مسئولا امام المجلس التنفيذي والجمعية العامة للهيئة عن جميع أعمال الإدارة العامة.

٥ – يتولى المدير العام إدارة أعمال الهيئة والعمل على تنفيذ القرارات والتوصيات والبرامج المعتمدة من الجمعية العامة والمجلس التنفيذي ويقوم بتمثيل الهيئة في المؤتمرات ولدى الهيئات والدول المختلفة والدفاع عن مصالحها والتعاقد والتقاضي باسمها كما يقوم بكل ما يعهد إليه به المجلس التنفيذي والجمعية العامة من مهام وعلى الأخص:

أ – ترشيح الموظفين الرئيسيين إلى المجلس التنفيذي.

ب – تعيين الموظفين والخبراء وانهاء خدماتهم طبقا للأنظمة التي تضعها الجمعية العامة.

ج – تقديم تقرير دوري للمجلس التنفيذي والجمعية العامة عن أعمال الإدارة العامة وله أن يقدم لهما ما يراه ضروريا من تقارير أخرى.

د – إعداد مشروع خطط الهيئة الانمائية والاشراف على تنفيذها.

هـ - إعداد مشروع خطة وبرامج عمل الهيئة لعام وعرضه على المجلس التنفيذي والجمعية العامة.

و – إعداد مشروع موازنة الهيئة.

ز – تقديم تقرير عن الحسابات الختامية المعتمدة من المراجع القانوني وهيئة الرقابة المالية للهيئة ورفعه إلى المجلس التنفيذي ومن ثم إلى الجمعية العامة.

ح – إعداد البحوث والتقارير التي يطلبها المجلس التنفيذي والجمعية العامة.

ط- الدعوة لعقد دورات الجمعية العامة.

ي- دعوة المجلس التنفيذي لاجتماع غير عادي.

ك- تقديم تقرير سنوي عن أنشطة الهيئة إلى مجلس وزراء النقل العرب.

المادة الرابعة عشرة: ميزانية الهيئة ومواردها:

١ - يكون للهيئة ميزانية مستقلة وتقر الجمعية العامة مشروع الموازنة ويتم اعتمادها من المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

٢ - تعد مشاريع الهيئة لكل سنتين.

٣ - تتكون موارد الهيئة من:

أ- مساهمات الدول الأعضاء في الهيئة.

ب- دخل الهيئة من خدماتها وأنشطتها كبيت خبرة عربي متخصص.

ت- الهبات والوصايا والتبرعات والمساعدات التي تقرر الجمعية العامة قبولها.

٤ - تخضع ميزانية وحسابات الهيئة للرقابة المالية من قبل هيئة الرقابة المالية للهيئة.

٥ - تدفع مساهمات الدول في الحساب الموحد لدى صندوق النقد العربي.

المادة الخامسة عشرة: العلاقات بين الهيئة وجامعة الدول العربية:

١ - تلتزم الهيئة بالقواعد التي يقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس وزراء النقل العرب بشأن مؤسسات العمل العربي المشترك وكذلك بتنفيذ قراراتهم فيما يتعلق ببرامجها وتنسيق العمل مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والمنظمات الأخرى.

٢ - تلتزم الهيئة بعرض مشاريع خططها وموازنتها على لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك تمهيداً لاعتمادها من المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

٣ - تضع الهيئة أنظمتها الأساسية الإدارية والمالية والمحاسبية بما يتفق والأنظمة المعمول بها في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وقرارات المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

٤ – تطبيق الهيئة أحكام النظام المحاسبي الموحد.

٥ - تقدم الهيئة تقريراً دورياً عن نشاطها إلى مجلس وزراء النقل العرب والمجلس الاقتصادي والاجتماعي.

٦ – تحضر الهيئة اجتماعات المجلس الاقتصادي والإجتماعي ومجلس وزراء النقل العرب بصفة مراقب.

٧ – تحضر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية جميع اجتماعات الهيئة بصفة مراقب.

المادة السادسة عشرة: المحكمة الإدارية:

تكون المحكمة الإدارية لجامعة الدول العربية هي المحكمة المختصة في كل نزاع ينشأبين إدارة الهيئة وموظفيها.

المادة السابعة عشرة: التعاون مع المنظمات والهيئات الدولية:

للهيئة أن تتعاون مع الهيئات والمنظمات الدولية أو الإقليمية حكومية أو غير حكومية المعنية بالطيران المدني، ولها أن تعقد اتفاقات خاصة معها لتنظيم هذا التعاون وعلى الأخص الاتحاد العربي للنقل الجوي ومنظمة الطيران المدني الدولي.

ومن أجل تنفيذ هذا الحكم تتبادل الهيئة مع منظمة الطيران الدولي مشاريع برامج العمل والدعوات لحضور دورات الجمعية العامة لكل من المنظمتين.

المادة الثامنة عشرة: نتائج عدم الوفاء بالالتزامات:

يجوز بقرار من الجمعية بأغلبية ثلثي الدول الأعضاء في الهيئة حجب حق التصويت عن الدولة العضو التي تتأخر في دفع مساهماتها لمدة تزيد عن سنتين وحرمانها من الخدمات التي تقدمها الهيئة بدون مقابل ما لم تقدم الدولة أسبابا تقبلها الجمعية العامة.

المادة التاسعة عشرة: المزايا والحصانات:

تسري على الهيئة جميع أحكام اتفاقية مزايا وحصانات جامعة الدول العربية ولها أن تعقد اتفاقا خاصا مع دولة المقر بشأن تطبيق المزايا والحصانات الواردة في الاتفاقية المشار إليها.

المادة العشرون: تسوية الخلافات والمنازعات:

١ - إذا نشأ خلاف بين دولتين أو أكثر من أعضاء الهيئة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو حول شؤون الطيران المدني ولم تفلح المفاوضات في فضه، يقوم المدير العام بناء على طلب أحد الأطراف، ببذل أقصى جهده لحل هذا الخلاف، وذلك

في مهلة لا تتجاوز ستين يوماً من تاريخ رفع الأمر إليه، فإذا لم يتوصل المدير العام إلى حل يرضي الأطراف المتنازعة وجب عليه رفع الامر إلى المجلس التنفيذي.

٢ - إذا لم يتمكن المجلس التنفيذي من التوصل إلى حل فصل الخلاف، فعليه أن يرفع الأمر إلى الجمعية العامة في أول دورة عادية تعقدها أو في دورة غير عادية تعقد خصيصاً لهذه الغاية.

٣ - إذا لم تتمكن الجمعية العامة من التوصل إلى حل للخلاف يعرض الأمر من قبل أحد الأطراف المتنازعة على هيئة محكمين تشكل وفق النظام التحكيمي الذي تقرره الجمعية العامة، أو على محكمة العدل العربية بعد إنشائها.

٤ - لا يحق للدولة التي تكون طرفاً في النزاع التصويت عند بحث هذا الخلاف سواء كان ذلك في المجلس التنفيذي أو في الجمعية العامة.

٥ - يعتبر قرار الهيئة التحكيمية أو حكم محكمة العدل العربية نهائياً وملزماً للفرقاء.

المادة الحادية والعشرون: تعديل الاتفاقية:

١ - يجوز تعديل الاتفاقية بناء على اقتراح عضو أو أكثر يقدم إلى المدير العام ويوافق عليه نصف الأعضاء أو بناء على اقتراح المجلس التنفيذي ويقوم المدير العام بابلاغ الاقتراح إلى جميع الدول الأعضاء في الهيئة.

٢ - تدرس الجمعية العامة التعديل المقترح في أول اجتماع عادي يعقد بعد تقديم اقتراح التعديل، كما يجوز الدعوة إلى اجتماع غير عادي للنظر في التعديل على أن يكون اقتراح التعديل قد تم توزيعه على الأعضاء قبل ٩٠ يوماً من تاريخ الاجتماع.

٣ - تصدر الجمعية العامة قراراتها بالموافقة على التعديل بأغلبية ثلثي الدول الأعضاء في الهيئة، ويصبح التعديل نافذاً بعد موافقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس الجامعة.

المادة الثانية والعشرون: التصديق والانضمام:

١ - يصدق على هذه الاتفاقية من جانب الدول الموقعة.

٢ - تودع وثائق التصديق لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

٣ - يجوز لأي دولة عربية غير موقعة على هذه الاتفاقية أن تنضم إليها بإعلان يرسل إلى كل من الأمين العام لجامعة الدول العربية والمدير العام للهيئة الذي يبلغ انضمامها إلى الدول الأعضاء.

المادة الثالثة والعشرون: الانسحاب من الهيئة:

١ - يجوز لأي دولة عضو أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإخطار كتابي موجه إلى كل من الأمين العام لجامعة الدول العربية والمدير العام للهيئة الذي يقوم بإبلاغه إلى جميع الدول العربية الاعضاء.

٢ - يعتبر الانسحاب نافذاً بعد مرور سنة على تاريخ إخطار الأمين العام لجامعة الدول العربية به وفي جميع الأحوال تبقى الدولة المنسحبة مسئولة عن جميع الالتزامات المترتبة عليها حتى زوال العضوية.

المادة الرابعة والعشرون: حل الهيئة:

يجوز للجمعية العامة بأغلبية ثلاثة أرباع أعضائها حل الهيئة على أن يعرض قرار الحل على المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس جامعة الدول العربية للموافقة عليه وتؤول أموالها المنقولة وغير المنقولة إلى الجامعة.

المادة الخامسة والعشرون: نفاذ الاتفاقية:

١ – يعمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء ثلاثين يوماً من تاريخ ايداع خمس دول عربية وثائق تصديقها أو انضمامها إلى الاتفاقية لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

٢ - تصبح الاتفاقية نافذة المفعول بالنسبة للدول المصدقة والمنضمة بعد ثلاثين يوماً من تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو انضمامها إلى الهيئة.

المادة السادسة والعشرون:

يدعو الأمين العام لجامعة الدول العربية لاجتماع الدورة العادية الأولى للجمعية العامة عند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

قانون رقم ١٠٧ لسنة ٢٠١٥
بالموافقة على اتفاقية بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية مصر العربية لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب على الدخل

- بعد الاطلاع على الدستور.
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة أولى

الموافقة على اتفاقية بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية مصر العربية لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب على الدخل الموقعة في الكويت بتاريخ ٢٠١٤/١٢/١٦.

مادة ثانية

على الوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ هذا القانون، وينشر في الجريدة الرسمية.

نائب أمير الكويت
نواف الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ ربيع الأول ١٤٣٧هـ
الموافق: ٣١ ديسمبر ٢٠١٥م

المذكرة الإيضاحية
للقانون رقم ١٠٧ لسنة ٢٠١٥
بالموافقة على اتفاقية بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية مصر العربية لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب على الدخل

رغبة في تعزيز العلاقات الاقتصادية المتبادلة بين حكومة دولة الكويت وحكومة جمهورية مصر العربية فقد تم بتاريخ ١٦ / ١٢ / ٢٠١٤ بمدينة الكويت التوقيع على اتفاقية لتجنب الازدواج الضريبي ومنع التهرب من الضرائب على الدخل.

وقد بينت المادة (١) من الاتفاقية النطاق الشخصي لتطبيق هذه الاتفاقية والنص على أنها تطبق على الأشخاص المقيمين في إحدى الدولتين المتعاقدتين أو كلتيهما.

ونصت المادة (٢) على الضرائب المشمولة بهذه الاتفاقية، واشتملت المادة (٣) على تعاريف عامة وبينت المادة (٤) المقصود بالمقيم سواء بالكويت أو جمهورية مصر العربية، وأوضحت المادة (٥) المقصود بالمنشأة الدائمة وهو المقر الثابت للعمل الذي تم من خلاله مزاولة نشاط المشروع كلياً أو جزئياً ونصت المادة (٦) على الدخل من الأموال غير المنقولة، وبينت المادة (٧) ارباح الأعمال وكيفية خضوعها للضريبة، كما بينت المادة (٨) النقل الدولي (البحري والجوي)، وأوضحت المادة (٩) المشروعات المشتركة وتضمنت المادة (١٠) أرباح توزيعات الأسهم الخاصة للضريبة في الدول المتعاقدة.

وبينت المادة (١١) المقصود بالفوائد/ العوائد وبينت الأحكام المتعلقة بها من حيث خضوعها للضريبة في الدولة المتعاقدة التي تنشأ بها أو الدولة المتعاقدة الأخرى وحددت حالات الإعفاء والاستثناءات الواردة عليها من حيث خضوعها للضريبة، وأشارت المادة (١٢) إلى الاتاوات التي تخضع للضريبة وبينت المادة (١٣) الأرباح الرأسمالية وأنواعها ومدى خضوعها للضريبة.

وبينت المادة (١٤) الخدمات الشخصية المستقلة، وبينت المادة (١٥) الخدمات الشخصية غير المستقلة المتمثلة بالرواتب والأجور والمكافآت وحالات خضوعها للضريبة والاستثناءات الواردة عليها، وبينت المادة (١٦) مكافآت أعضاء مجلس الإدارة بحيث يجوز أن تخضع مكافآت أعضاء مجلس الإدارة والمدفوعات المماثلة التي يكتسبها مقيم تابع لدولة متعاقدة بصفته عضواً في مجلس إدارة أو في مجلس آخر مشابه لشركة مقيمة في الدولة المتعاقدة الأخرى للضريبة في تلك الدولة الأخرى، أما المادة (١٧) فبينت كيفية خضوع الدخل الذي يكسبه الفنان أو الرياضي مقيم في دولة متعاقدة للضريبة وحالات إعفاءه من الضريبة، وبينت المادة (١٨) مدى خضوع المعاشات التقاعدية والإيرادات الدورية والمكافآت الأخرى للضريبة وحالات إعفاءها من الضريبة، كما حددت المقصود ب "الإيرادات الدورية"، وأوضحت المادة (١٩) مفهوم الخدمات الحكومية وكيفية خضوعها للضريبة، وبينت المادة (٢٠) الأساتذة والمدرسون والباحثون الخاضعين للضريبة، كما بينت المادة (٢١) الطلاب والمتدربون ونصت المادة (٢٢) على الدخل الآخر وكيفية خضوعه للضريبة، وبينت المادة (٢٣) حالات الازدواج الضريبي وذلك حتى يتم تجنبه في كلا البلدين، أما المادة (٢٤) فقد وضحت عدم التمييز للخضوع للضريبة بالنسبة للأفراد والمنشأة الدائمة والفوائد والأتاوات أما المادة (٢٥) فقد أوضحت إجراءات الاتفاق المتبادل، والمادة (٢٦) أشارت إلى ضرورة تبادل المعلومات بحيث يتعين على السلطات المختصة في الدولتين المتعاقدتين أن تتبادل المعلومات اللازمة ذات الصلة، كما بينت المادة (٢٧) أحكام متنوعة، ونصت المادة (٢٨) على أعضاء البعثات الدبلوماسية والهيئات القنصلية

بحيث لا يؤثر على ما ورد في هذه الاتفاقية على الامتيازات الممنوحة لأعضاء البعثات الدبلوماسية أو الهيئات القنصلية بموجب القواعد العامة للقانون الدولي أو بموجب أحكام اتفاقيات خاصة، أما المادة (٢٩) قد بينت تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ، والمادة (٣٠) بينت مدة هذه الاتفاقية وطريقة إنهائها.

ومن حيث إن الاتفاقية سالفة الذكر تحقق مصلحة الدولتين المتعاقدتين ولا تتعارض في أحكامها مع التزامات دولة الكويت في المجالين العربي والدولي.

لذلك فقد أعد القانون المرافق.