

مرسوم رقم 144 لسنة 2025

بالموافقة على اتفاقية الخدمات الجوية

بين حكومة دولة الكويت وحكومة الجمهورية التونسية

وجداول الطرق الملحق بها

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى الأمر الأميري الصادر بتاريخ 2 ذو القعدة 1445 هـ الموافق 10 مايو 2024م،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم 108 لسنة 1976 بإعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية من الضرائب، المعدل بالمرسوم بالقانون رقم 53 لسنة 1979،
- وعلى المرسوم رقم 101 لسنة 1996 بالموافقة على بروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944)،
- وعلى المرسوم رقم 104 لسنة 2000 بالموافقة على بروتوكول بشأن النص الرسمي السداسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني (شيكاغو 1944)،
- وبناء على عرض وزير الخارجية،
- وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي

مادة أولى

الموافقة على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة الكويت وحكومة الجمهورية التونسية، والموقعة في جمهورية تونس بتاريخ 2025/4/26 وجداول الطرق الملحق بها، والمرفقة نصوصهما بهذا المرسوم .

مادة ثانية

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

أمير الكويت

مشعل الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء

أحمد عبد الله الأحمد الصباح

وزير الخارجية

عبد الله علي عبد الله البحيا

صدر بقصر السيف في: 9 صفر 1447 هـ

الموافق: 3 أغسطس 2025 م



اتفاق

بين حكومة دولة الكويت

المحامي مسفر عايض

mesferlaw.com

حكومة الجمهورية التونسية

بشأن الخدمات الجوية

- دولة الكويت

وزارة الخارجية - الإدارة القانونية

مسودة مطبق الأصل



HMV

الفهرس

الديباجة

المادة 1 : تعاريف

المادة 2 : منح الحقوق

المادة 3 : التعيين والترخيص

المادة 4 : رفض وتعليق وتحديد التراخيص

المادة 5 : تطبيق القوانين والتراتيب/ اللوائح والإجراءات

المادة 6 : الاعتراف بالشهادات والإجازات

المادة 7 : الاعفاء من الرسوم/ الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

المادة 8 : المبادئ التي تحكم عملية استغلال / تشغيل الخدمات المتفق عليها

المادة 9 : الأنشطة التجارية

المادة 10 : الرمز المشترك

المادة 11 : التعريفات

المادة 12 : الموافقة على جدول الأعمال

المادة 13 : توفير المعلومات

المادة 14 : تحويل فائض الإيرادات

المادة 15 : رسوم الاستخدام

المادة 16 : السلامة الجوية

المادة 17 : أمن الطيران

المادة 18 : المشاورات

المادة 19 : تعديل الاتفاق

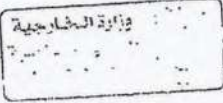
المادة 20 : تسوية الخلافات

المادة 21 : تسجيل الاتفاق وتعديلاته

المادة 22 : إنهاء الاتفاق

المادة 23 : الدخول حيز التنفيذ

الملحق



اتفاق

بين حكومة دولة الكويت
وحكومة الجمهورية التونسية
بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة دولة الكويت وحكومة الجمهورية التونسية (المشار إليها فيما يلي بالطرفين المتعاقدين)،

بما أنهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بشيكاغو في السابع من ديسمبر 1944،

اعترافاً منهما بأهمية النقل الجوي فيما يتعلق بعلاقات صداقة وتقاهم وتعاون بين شعبي البلدين والحفاظ عليهما

ورغبة منهما في المساهمة في تقدم الطيران المدني الدولي من خلال إبرام اتفاق لإنشاء وتشغيل خدمات النقل الجوي بين إقليميهما وما ورثهما.

تفقتا على ما يلي:

المادة 1:

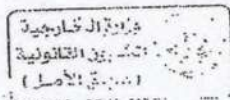
تعريف

لتطبق هذا الاتفاق يقصد بالمصطلحات التالية ما يلي:

1. "سلطات الطيران المدني" تعني بالنسبة لدولة الكويت الإدارة العامة للطيران المدني وبالنسبة للجمهورية التونسية وزارة النقل (الإدارة العامة للطيران المدني)، أو في الحالتين أي سلطة أخرى أو شخص آخر مفوض بإنجاز المهام التي تمارسها هذه السلطات المذكورة حالياً.

هذا الاتفاق
تم التوقيع عليه في
الكويت بتاريخ 16/8/2025
من قبل الطرفين المتعاقدين

2. الخدمات المتفق عليها" تعني الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق الميمنة في الشخص
لهذا الاتفاق لنقل الركاب والبضائع والسلع والبريد وفقاً للحمولة المتفق عليها والمريض فيها.
3. "الطرق الميمنة" تعني الطرق المحددة بالملحق لهذا الاتفاق، أو كما يتم تعديله طبقاً لأحكام
المادة (19) من هذا الاتفاق.
4. "اتفاق" يعني هذا الاتفاق وملاحقه وأي تعديلات لهذا الاتفاق أو ملاحقه.
5. "خدمة جوية"، "خدمة جوية دولية"، "مؤسسة نقل جوي" وتوقف لأغراض غير تجارية لها
المعاني المنصوص عليها على التوالي بالمادة (96) من الاتفاقية.
6. "المعدات العادية" تعني المواد التي تستعمل على الطائرة أثناء الرحلة بما في ذلك التجهيزات
الأولية للإغاثة والإنقاذ باستثناء مجموعات الأثاث ومختلف أجزائها.
7. "الاتفاقية" تعني اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم
السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (90) من تلك الاتفاقية،
وأي تعديلات على الملحق أو الاتفاقية بموجب المادتين (90) و(94) وشريطة أن تكون تلك
الملحق والتعديلات نافذة بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين.
8. "مؤسسة نقل جوي معينة" تعني أي مؤسسة نقل جوي يقوم أحد الطرفين المتعاقدين بتعيينها
كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (3) من هذا الاتفاق كمؤسسة النقل الجوي التي
يخضع لها تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقاً للمادة (2) من هذا الاتفاق.
9. "إقطاع الغيار" تعني المواد المعدة لإصلاح أو تعويض أجزاء الطائرة بما في ذلك المحركات.
10. "التعرفة" تعني أي أجرة أو أتعاب أو رسم لقاء نقل الركاب أو الحقالب أو البضائع أو الحقالب
والبضائع والركاب معا (باستثناء البريد) في النقل الجوي (بما في ذلك أية وسيلة أخرى للنقل
تتصل بذلك)، مما تقوم بتحصيله شركات الطيران بما في ذلك وكلائها، وكذلك الشروط التي تحكم
توافر تلك الأجر أو الأتعاب أو الرسوم.
11. "الإقليم" بالنسبة للدولة تفسر بالمعنى المنصوص عليه بالمادة (2) من الاتفاقية.
12. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستعمال المطار أو
خدمات الملاحة الجوية أو تسهيلات أمن الطيران أو الخدمات والتسهيلات الأخرى المرتبطة بذلك.
13. "السعة" بالنسبة للطائرة، الحمولة المسموح بها على طائرة بأجر على الطريق الجوي أو جزء
من طريق جوي وبالنسبة للخدمات الجوية المحددة، سعة الطائرة المستعملة في تنفيذ تلك
الخدمة مضمرة في عدد الرحلات التي تقوم بها تلك الطائرة خلال مدة زمنية معينة على طريق
جوي محدد أو جزء من طريق جوي.



14. "جدول الطرق" يعني جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق، أو كما يتم تعديله طبقاً لأحكام المادة (19) من هذا الاتفاق.
15. "استغلال" تعني استثمار و/ أو تشغيل، والضرائب الجمركية تعني المعاليم الطرادية، و"الترتيب" تعني اللوائح.

المادة 2:

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد إلى الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لتكون مؤسسات النقل الجوي المعينة من وضع واستغلال / تشغيل خدمات جوية دولية على جدول الطرق المبينة في الملحق.
2. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع المؤسسة المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:
 1. حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط.
 2. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.
 3. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة بموجب هذا الاتفاق وذلك لأخذ و/أو إنزال حركة دولية لركاب والبضائع والبريد، ومن وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشكل منفصل أو مشترك، أثناء تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها.
3. يمكن للمؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بخلاف المؤسسات المعينة وفقاً للبند 3 (التعيين والترخيص) التمتع بالحقوق المبينة في النقاط (أ) و(ب) بالفقرة (2) من هذه المادة.
4. ليس في أحكام الفقرة (2) من هذه المادة ما يسمح للمؤسسة المعينة التابعة لطرف متعاقد الحق في أخذ و/أو إنزال ركاب وبضائع وبريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر لنقلها بمقابل بين نقطتين في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

وزارة الشؤون
القانونية
الكويتية
1447

المادة 3:

التعيين والترخيص

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابةً عبر القنوات الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقاً لهذا الاتفاق كما يمكن سحب أو استبدال هذا التعيين.
2. عند استلام هذا التعيين، وبناء على طلب مؤسسة النقل الجوي المعنية بالطريقة والإجراءات الختلفة لدى كل طرف متعاقد، يمنح كل طرف متعاقد للآخر التصريح المناسب بغرض التشغيل بأقل قدر ممكن من التأخير في الإجراءات وذلك لممارسة الحقوق الموضحة في المادة (2) من هذا الاتفاق، شريطة تحقيق ما يلي:
 - أ. أن يكون المقر الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد المعين لتلك المؤسسة، و
 - ب. أن تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف الذي عين هذه المؤسسة، أو بيد رعايا هذا الطرف أو كلاهما، و
 - ج. أن تكون تلك المؤسسة حاصلة على شهادة مشغل جوي (ش.م.ج) صالحة بصدورها الطرف المتعاقد المعين لهذا طرفاً للقوانين السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة، و
 - د. أن يكون الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي مطبقاً للأحكام المحددة في المادة (16) السلامة الجوية والمادة (17) أمن الطيران من هذا الاتفاق، و
 - هـ. يجب أن تستوفي المؤسسة المعنية الشروط المفروضة عليها بموجب القوانين والأنظمة / اللوائح التي تطبق عادة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يتلقى التعيين.
3. عند استلام التعيين والتصريح بالتشغيل الذي تضمنته الفقرة (2) من هذه المادة يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخطوط المتفق عليها، شريطة أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة (12) من هذا الاتفاق للمرافقة على جدول الرحلات وتطبيق مؤسسة النقل الجوي للأحكام هذا الاتفاق.

مستشار
القانوني
مستشار
القانوني

المادة 4:

رفض وتعليق وتحديد التراخيص

1. يحق لسلطات الطيران المدني لدى كل طرف متعاقد ان ترفض منح الترخيص المشار إليه في المادة (3) التعيين والترخيص من هذا الاتفاق الخاص بالمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو إلغاء تلك التصاريح أو تعليقها أو فرض شروط على هذا التصريح بصورة مؤقتة أو دائمة، في حال:

1. إن لم تستطع مؤسسة النقل الجوي المعنية أن تبقى على مقر عملها الرئيسي في إقليم طرف المتعاقد الذي قام بتعيينها. أو
 2. إذا لم تتأكد سلطات الطيران المدني أن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية للمؤسسة ليست بيد الطرف الذي عين هذه المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف أو كلاهما، و
 3. إذا ثبت أن المؤسسة غير حاصلة على شهادة مشغل جوي صالحة (ش.م.ج). صادرة من قبل ذلك الطرف المتعاقد طبقاً للقوانين السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة، أو
 4. في حالة فشل الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي بتطبيق الأحكام الواردة في المادة (16) الصلحة الجوية، المادة (17) من الطيران من هذا الاتفاق، أو
 5. في حال عدم امتثال هذه المؤسسة للقوانين والتراتب / اللوائح المطبقة عادة من طرف سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد وفقاً للاتفاق.
2. ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراء فوري لمخالفة القوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه، أو ما لم يتطلب اتخاذ إجراء وفقاً لأحكام المواد (16) أو (17) المتعلقة بالسلامة أو الأمن، فإنه لا تمارس الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات بين سلطات الطيران المدني وفقاً للمادة (18) المشاورات من هذا الاتفاق.

المادة 5:

تطبيق القوانين التراتيب / اللوائح والإجراءات

1. تطبق القوانين واللوائح والإجراءات السارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالدخول والخروج من إقليمه بالنسبة للركاب والطواقم والبضائع والبريد على الطائرة (كما في ذلك القوانين والتراتب / اللوائح الخاصة بالدخول والخروج و الترخيص وامن الطيران و الهجرة

- والجوازات والجمارك/ الديوانة والحجر الصحي والاجراءات الصحية أو في حالة القوانين والترتيبات المتعلقة بالبريد) التابعة لمؤسسة معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء دخولها أو مغادرتها أو تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول.
2. تطبق القوانين والترتيبات / اللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول، تواجد، أو خروج الطائرات المشغلة في خدمة جوية دولية، أو بتشغيل وملاحة تلك الطائرات أثناء تواجدها في نطاق إقليمه، على طائرات الطرف المتعاقد الآخر دون أي تمييز.
3. باستثناء المراقبة المتعلقة بأسباب أمنية، لا يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع والبريد في حالة العبور المباشر لأراضي أي من الطرفين المتعاقدين عند عدم مغادرة المنطقة المخصصة بالطائر لهذا الغرض إلا لمراقبة بسيطة في بعض الحالات الخاصة.
4. لا يمنح أي من الطرفين المتعاقدين أي امتياز لمؤسساته الخاصة أو مؤسسات أخرى بالنسبة للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين والترتيبات المنصوص عليها بهذه المادة.

المادة 6:

الاعتراف بالشهادات والإجازات

- شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، والتي ما زالت مساوية المفعول، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها الذي يتيحها هذا الاتفاق، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقاً للاتفاقية.
2. يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض الاعتراف بشهادات صلاحية الطيران والأهلية والإجازات بالنسبة للرحلات فوق إقليمه الممنوحة أو المعترف بها لصالح مواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
3. إذا تبين أن الامتيازات أو الشروط الخاصة بالترخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة 1 أعلاه، التي تصدرها أو تعتمد عليها سلطات الطيران المدني لدى أحد الطرفين المتعاقدين، لأي شخص أو مؤسسة معينة أو تصدرها فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تسمح بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى إيداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران المدني بهدف إيضاح الممارسية المعنية والوصول إلى اتفاق بين

الممارسة التي هم بصدد ممارستها لديهم وفي حال عدم التوصل إلى اتفاق مرضي فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق المادة (4) رفض وتعليق وتحديد التراخيص من هذا الاتفاق.

المادة 7:

الاعفاء من الرسوم / الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

1. يبقى كل طرف متعاقد إلى أقصى حد ممكن على أساس المعاملة بالمثل المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بموجب قانونه الوطني من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية وضرائب السلع المحلية وأتعاب التفتيش وغير ذلك من الرسوم والضرائب الوطنية على الطائرات وبوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الاستهلاكية والفنية وقطع الغيار بما في ذلك المحركات ومعدات الطائرات العادية ومخزونات الطائرات وغير ذلك من الأصناف مثل مخزون التذاكر المطبوعة وفواتير الشحن الجوي وأي مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة مطبوعاً عليها والمواد الدعائية المعتادة التي توزعها مجاناً المؤسسة المعنية بقصد استعمالها فقط فيما يتعلق بتسيير أو خدمة الطائرات التابعة للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الخدمة الجوية المتفق عليها.

2. تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة بالفقرة (1) من هذه المادة باستثناء الرسوم على الخدمات التي وقع القيام بها بشرط:

1. إدخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد بواسطة المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو بالنيابة عنها.
2. بقائها على متن الطائرة التابعة لمؤسسة معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وحتى مغادرتها و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.
3. تحميلها على متن طائرة المؤسسة المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر ولغاية استعمالها على متن الطائرات المستعملة في الخدمات الدولية المتفق عليها. بغض النظر عما إذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو يتم استهلاكها كلياً داخل أراضي الطرف المتعاقد المانح للإعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الأصناف في إقليم الطرف المتعاقد المذكور.
4. الأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر.

3. يمكن تفريغ المعدات العادية المحمولة جواً وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف الآخر وذلك

9
مجلس الوزراء
الكويت
(المجلس الأعلى)

فقط بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم. في هذه الحالة توضع المعدات والامدادات تحت إشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافاً لذلك وفقاً للقوانين الديوانية / الجمركية.

4. لا يمكن إزلال المعدات العادية و قطع الذيار (بما في ذلك المحركات) والمواد والمؤن وسخرات الوقود والزيوت (بما في ذلك سائل الزيوت) والمواد الأخرى المنصوص عليها بالفقرة 1 من هذه المادة والموجودة بصفة طبيعية على متن الطائرات المستغلة من طرف المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية لهذا الإقليم، وفي هذه الحالة توضع هذه المواد تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو تأخذ وجهة أخرى وفقاً للقوانين الجمركية وإجراءات ذلك الطرف المتعاقد.

المادة 8:

المبادئ التي تحكم عملية استغلال/ تشغيل الخدمات المتفق عليها

1. يجب أن تتاح فرص عادلة ومتساوية للمؤسسات المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين لاستغلال الخدمات المتفق عليها ويجب على كل طرف متعاقد أن يتخذ أي إجراء مناسب وفقاً لقوانينه قصد تلافي كل أنواع التمييز والمنافسة غير المشروعة أو أعمال مضرة بمصالح المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند استغلالها لحقوقها والتي لا تتماشى بحكم هذا الاتفاق.
2. عند استغلال الخدمات المتفق عليها، تأخذ المؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد بعين الاعتبار مصالح المؤسسات المعنية لدى الطرف المتعاقد الآخر بحيث لا يؤثر بدون وجه حق على تشغيل الخدمات التي تستثمرها هذه الأخيرة على كامل أو جزء من نفس الطرق.
3. يجب أن تتماشى السعة المقدمة من طرف المؤسسة أو المؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين مع حاجيات نقل الركاب بالنسبة لكل خدمة متفق عليها ويجب أن يكون الهدف الأول توفير نسبة تعبئة معقولة وسعة كافية للاستجابة للمتطلبات الجاري بها العمل والفعالية لنقل المسافرين والأمتعة والبضائع والبريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة.
4. على كلا الطرفين المتعاقدين اتخاذ كافة الاجراءات المطلوبة في إطار اختصاصاتهما لمنع أي شكل من أشكال التمييز وإن يقلل من الاعباء الادارية ذات الصلة بمتطلبات وإجراءات على المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 9:
الأنشطة التجارية

1. يحق لمؤسسة (أو مؤسسات) المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفي نطاق المعاملة بالمثل أن يكون لها تمثيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للترويج وبيع خدمات النقل الجوي.
2. طبقاً للقوانين والأنظمة/ اللوائح المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين فإنه يحق لمؤسسة (أو مؤسسات) المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفي عمليات وغيرهم من الموظفين المتخصصين للقيام بهذه الاعمال.
3. بالرجوع للاستثناء في الفقرة (4) من هذه المادة، فإنه يحق للمؤسسات المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين باستعمال الخدمات والموظفين العاملين في أي منظمة أو شركة أو مؤسسة طيران أخرى تقوم بالتشغيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ومخصص لها للقيام بمثل هذه الاعمال في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر.
4. في حالة ترشيح وكيل عام أو وكيل مبيعات عام، فإن هذا الوكيل يجب أن يتم تعيينه طبقاً للقوانين والأنظمة ذات الصلة المطبقة لدى كل طرف متعاقد.
5. طبقاً للقوانين واللوائح الوطنية المعمول بها لدى كل طرف متعاقد، يحق لكل مؤسسة معينة أن تمارس مبيعات خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة أو من خلال وكلائها، ويحق لأي شخص شراء هذه الخدمات.
6. يحق للمؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين دفع مصاريفها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل وفقاً لأنظمة الصرف المعمول بها.
7. يجب أن تمارس الأنشطة المنصوص عليها بالفقرات من (1) إلى (4) أعلاه وفقاً للقوانين وقرائيب الطرف المتعاقد الآخر ويتعهد الطرفان المتعاقدان على أن يتم تطبيق القوانين والأنظمة/اللوائح بطريقة خالية من التمييز ومنسجمة مع أغراض هذا الاتفاق.
8. تقديم الخدمات الأرضية لطائرات المؤسسات المعينة من طرف متعاقد يخضع إلى الترتيب / اللوائح والتشريعات الجاري بها العمل لكل طرف متعاقد.

المادة 10:

الرمز المشترك

تطبيقاً للاستغلال الأمثل لدخول الأسواق، وخدمة للطلب على الحركة بين البلدين، اتفق الطرفان على تشجيع مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد على الدخول في ترتيبات التعاقبات التسويقية مثل النقل بتقاسم الرموز لرحلات الركاب والشحن، ويتم التشغيل بموجب الرموز من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين طبقاً للأحكام التالية:

1- عند تشغيل أو إقامة الخدمات الجوية المتفق عليها بجدول الطرق الملحق باتفاق تنظيم الخدمات الجوية، فإنه باستطاعة أية مؤسسة نقل جوي معنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات في مجال المشاركة في رموز الرحلات وذلك بالاتفاق مع:

أ- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد.

ب- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

ج- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث، شريطة أن تقوم سلطات الطيران الطرف الثالث بمنح حقوق مماثلة لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والسماح لها بالتدخل وتقسيم خدماتها بالاتفاق مع شركات أخرى من وإلى وعبر إقليم الطرف الثالث.

2- تخضع ترتيبات المشاركة بالرموز عند ممارستها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية في الفترة (أ) أعلاه للشروط التالية:

أ- حيازة حقوق النقل الجوي اللازمة من سلطات الطيران المدني للتشغيل على الخطوط والمقاطع ذات الصلة.

ب- أن تفي بالمطلوبات اللازمة لمثل هذه الترتيبات لأنظمة سلطات الطيران المدني التابعة لكل الطرفين المتعاقدين.

ج- أن توضح لمشتري التذاكر التي تباع في نقاط البيع المختلفة اسم مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بتشغيل كل مقطع من الخدمة الخاضعة لنظام تقاسم الرموز، ومع أي من المؤسسات الجوية المتعاقدة سيكون للمشتري علاقة تعاقدية حسب هذه الترتيبات.

3- وجوب الحصول على موافقة مسبقة على التشغيل باستخدام ترتيبات الرمز المشترك من قبل سلطات الطيران المدني المعنية.

المادة 11:

التعرفة

1. على كلا الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسة النقل الجوي المعينة بوضع التعريفات للخدمات الجوية بناءً على أسس تجارية للسوق، بما في ذلك تكاليف التشغيل، وخصائص الخدمة، ومصالح المستخدمين، والربح المعقول، وأي اعتبارات أخرى للسوق.
2. يجوز لكلا الطرفين المتعاقدين طلب إشعار أو إيداع التعريفات التي ستقاضاها المؤسسة المعنية من قبله أو من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وتظل التعريفات سارية المفعول ما لم يتم رفضها لاحقاً وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة.
3. دون التمييز لقوانين المنافسة وحماية المستهلك المطبقة والسائدة لدى كل من الطرفين المتعاقدين، لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين التصرف بشكل فردي لمنع البدء في أو استمرار تعرفئة مقترحة من قبل مؤسسة معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ذات صلة بالخدمات الجوية الدولية المنصوص عليها في هذا الاتفاق. يكون التدخل كما هو موضح في الفقرة (4) أدناه مقترحاً على:
 - أ. منع أي أسعار أو ممارسات تمييزية غير معقولة.
 - ب. حماية المستهلكين من الأسعار العالية بشكل غير معقول أو مقيدة وذلك لإساءة استغلال لوضع مهيمن أو بسبب ممارسات متضاربة بين مؤسسات النقل الجوي.
 - ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المخفضة بصورة اصطناعية.
4. دون التمييز لأحكام الفقرة (3) من هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين رفض التعرفة المقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر في حال اعتقاد سلطات الطيران أن التعرفة المقترحة من قبل مؤسسات النقل لا تتسجم مع أحكام الفقرة (3) من هذه المادة. في هذه الحالة تقوم سلطة الطيران المعنية بالتالي:
 - أ. إرسال إخطار استياء لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وللمؤسسة النقل الجوي المعنية في أقرب فرصة ممكنة، وفي مدة لا تقل عن ثلاثون (30) يوم من تاريخ إرسال الإخطار أو التسجيل للتعرفة.

ب. طلب المشاورات وفقاً للإجراءات المتبعة في الفقرة (5) من هذه المادة. إلا في حال اتفاق كل من سلطات الطيران برفض التعرّف المقتربة كتابةً، فتعتبر هذه التعرّف في حكم الموافقة عليها.

5. يجوز لسلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين طلب عقد مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بشأن أية تعرّف تفرض من قبل مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر لخدمات النقل الجوي الدولي من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول بما في ذلك التعرّف التي تم تقديم إخطار بعدم الموافقة عليها. تعقد هذه المشاورات لمدة لا تتجاوز (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ استلام الطلب.

6. تتعاون سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين في تأمين المعلومات الضرورية لوضع حل معقول للموضوع محل الخلاف. عند التوصل لاتفاق على التعرّف التي تم إرسال إخطار بعدم الموافقة عليها، فإن سلطات الطيران لكلا الطرفين تبذل أقصى جهدها لوضع هذا الاتفاق محل النفاذ، وفي حال عدم التوصل لاتفاق متبادل بهذا الشأن تدخل التعرّف حيز النفاذ أو يستمر العمل بها.

المحامي مسفر عايض

المادة 12

الموافقة على جداول الرحلات

mesferlaw.com



1. تقدم المؤسسة المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين الجداول المبرمجة لرحلاتها للوصول على الموافقة وذلك إلى سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر قبل تشغيل الخطوط المتفق عليها سستين (60) يوماً على الأقل، وينطبق نفس الإجراء على أي تعديل للجدول.

2. وبالنسبة للرحلات الإضافية التي ترغب المؤسسة المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في استغلالها على الخطوط المتفق عليها خارج الجدول الزمني المشمول بالموافقة، يجب أن تطب المؤسسة المعنية المذكورة اذنا مسبقاً من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر. وتقدم تلك الطلبات عادة قبل حلول موعد استغلال تلك الرحلات بأسبوع عمل على الأقل.

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

المادة 13:

توفير المعلومات

على سلطات الطيران المدني التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تزود أو أن تطلب من مؤسستها المعنية تزويد سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بإحصائيات دورية أو بيانات أخرى والتي يمكن طلبها بصورة معقولة لمراجعة سير الخدمات المتفق عليها. وتتضمن هذه الإحصائيات، لكن بدون تحديد، بيانات إحصائية المتعلقة بالحركة المنقولة من قبل ناقلها ما بين نقاط إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقاط أخرى بالطرق المبينة.

المادة 14:

تحويل فائض الإيرادات

وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية لدى كل طرف متعاقد، يمنح كل طرف متعاقد المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق تحويل فائض الإيرادات على المصاريف التي تحققها تلك المؤسسات المعنية في إقليمها الناتج عن نقل المسافرين والبضائع والبواخر وذلك بأي عملة قابلة للتحويل وفقاً لقوانين الصرف المعمول بها لدى كل الطرفين المتعاقدين.

المقامي ميسر فايز
mesferlaw.com

المادة 15:

رسوم الاستخدام

1. لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين أو يسمح بفرض رسوم أو/إداءات الاستخدام على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي الخاصة به والتي تشغل خدمات دولية مماثلة.
2. يعمل كل طرف متعاقد أقصى مجهوداته للتأكد من أن أداءات استعمال المطارات العمومية وتسهيلات الملاحة الجوية والتي فرضت أو سمح بفرضها من طرف السلطات المختصة على المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة.
3. يشجع كل طرف متعاقد على عقد مشاورات بشأن رسوم الاستخدام ما بين السلطة المختصة بفرض رسوم الاستخدام، أو مقدم خدمات المطار أو مقدم خدمات الملاحة الجوية، ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم تلك الخدمات والتسهيلات التي تقدمها تلك السلطات أو مقدمي الخدمات.

المادة 16:

السلامة الجوية

1. يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بطاقم الطائرة، بالطائرة، بتشغيل الطائرة، ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب.

2. بعد إجراء مثل هذا التشاور إذا وجد طرف متعاقد أن الطرف المتعاقد الآخر لا يضمن المتابعة الفعّية لتطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (1) بما يفي باخضاع القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، يتم إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بهذا هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتقيد بالقواعد القياسية المقررة بموجب الاتفاقية، ويقوم الطرف المتعاقد الآخر حينئذ باتخاذ الاجراء التصحيحي الملائم في غضون خمسة عشر (15) يوماً أو أي فترة زمنية متفق عليها. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الإجراءات خلال الفترة المتفق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (4) من هذا الاتفاق.

3. على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (16) والمادة (33) من الاتفاقية، فقد تم الاتفاق على أنه عند تواجد طائرة لمؤسسة أو مؤسسات معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تقوم بخدمات جوية من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أثناء التواجد في داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد إخضاع الطائرة للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (وتسمى في هذه المادة تفتيش الساحة) على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير إقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.

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

- أ. قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للاتفاقية، أو
- ب. قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للاتفاقية،

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

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

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

7. يتم وقف أي إجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين (2) و (6) من هذه المادة إذا انتهى أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

8. بالإشارة إلى الفقرة (2) من هذه المادة، إذا تبين أن أحد الطرفين المتعاقدين ظل في حالة عدم امتثال لقواعد منظمة الطيران المدني الدولي القياسية عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها، بحيث أفاد أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي بذلك كما يجب إفادته بالحل المرضي لهذه المسألة.

mesferlaw.com

المادة 17:

أمن الطيران

1. يؤكد الطرفان المتعاقدان، تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد الأفعال الناجمة عن التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. بدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا خاصة وفقاً لأحكام اتفاقية المخالفات وبعض الأعمال الأخرى التي تحدث على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 واتفاقية منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 واتفاقية منع الأعمال غير الشرعية المرتكبة ضد أمن الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971 وكذا البروتوكول التكميلي لتلك الاتفاقية حول منع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فيفري/يناير 1988. اتفاقية تمييز المتفجرات

- البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة بمونتريال في 1 مارس 1991، وبما لا يتعارض مع ما أقرته به الطرفان المتعاقدان من اتفاقية أخرى أو بروتوكول آخر فيما يتصل بأمن الطيران المدني.
2. يقدم كل من الطرفين المتعاقدين عند الطلب إلى الطرف الآخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات والتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ومنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.
3. يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان في معاملتهما المتبادلة وفقاً لأحكام أمن الطيران والمتطلبات الفنية الموضوعية من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صيغة ملاحق باتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام سرية المفعول على الطرفين المتعاقدين. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لتلك الأحكام الأمنية.
4. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام هؤلاء المشغلين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها بالفقرة (3) أعلاه والتي يفرضها الطرف المتعاقد بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو أثناء التواجد فيه أو مغادته، وعلى كل طرف متعاقد أن يسهر على التطبيق الفعلي للإجراءات الملزمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وأن يفحص الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والأمتعة والبضائع ومخزونة الطائرات قبل وأثناء السفر أو الشحن. يوافق كل طرف متعاقد على دراسة أي مطلب بروج إيجابية يقدم من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض الحصول على اتخاذ إجراءات خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد خاص.
5. حين يقع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها، والمطارات أو التجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، يتعاون الطرفان المتعاقدان على تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الأخرى الملائمة التي تهدف إلى إنهاء هذا الحادث أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.
6. يقوم كلا الطرفين المتعاقدين بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأية اختلافات بين المعايير والممارسات الوطنية المتعلقة بأمن الطيران وبين معايير أمن الطيران الواردة في الاتفاقية. ولأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر بشأن أية اختلافات من هذا القبيل.
7. حيثما تتوافر لأحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، أنه يحق للطرف الأول طلب إجراء مشاورات فورية. وتبدأ تلك المشاورات في غضون خمسة عشر (15) يوماً من تلقي مثل ذلك الطلب من أي من الطرفين المتعاقدين عدم

الوصول إلى اتفاق مرضي خلال خمسة عشر (15) يوماً أو أية مدة يتفق عليها من بداية المشاورات بشكل أساساً لعدم منح الترخيص لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها الطرف الآخر أو لإلغائه أو تعليقه أو فرض شروط بشأنه. حينما يبرر ذلك وجود ظرف طارئ أو من أجل منع المزيد من حالات عدم الامتثال لأحكام هذه المادة، فإن للطرف الأول الحق باتخاذ الإجراءات المؤقتة بهذا الشأن في أي وقت. يجب وقف أي إجراء يتخذ وفقاً لهذه الفقرة عند امتثال الطرف المتعاقد الآخر للأحكام الأمنية من هذه المادة.

المادة 18:

المشاورات

1. يجوز لأي طرف، في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات حول تطبيق أو تفسير أو تعديل هذا الاتفاق.
2. تتم هذه المشاورات عبر المباحثات أو بالمراسلة في غضون ستون (60) يوماً من تاريخ تسليم الطرف المتعاقد الآخر لطلب مكتوب عبر القنوات الدبلوماسية، إلا إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المحامي مسفر عايض

المادة 19:

تعديل الاتفاق

messterlaw.com



1. إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أي مادة من هذا الاتفاق فإن هذا التعديل يتم وفقاً لأحكام المادة 18 (المشاورات)، وتدخل التعديلات المتوصل إليها حيز النفاذ بعد استكمال الإجراءات القانونية المستوجبة لكل طرف متعاقد وبداية من التاريخ المتفق عليه عبر تبادل المذكرات الدبلوماسية. وتعتبر التعديلات جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق.
2. بصرف النظر عن أحكام الفقرة (1) من هذه المادة يمكن أن تتفق سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين مباشرة على تعديلات ملحق هذا الاتفاق. يجب أن تطبق هذه التعديلات بداية من تاريخ يتفق عليه وتدخل حيز النفاذ عند تأكيدها عن طريق القنوات الدبلوماسية.
3. إذا ما كانت التعديلات تتعلق بجدول الطرق فقط، فإن المشاورات تجري ما بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين. وعندما تتفق هذه السلطات على جدول طرق جديد أو معدل فإن التعديلات المتفق عليها تصبح سارية المفعول حالما يتم تأكيدها في اليوم الذي تتفق عليه سلطات الطيران المدني.

4. يعتبر هذا الاتفاق قابلاً للتعديل ألياً بأحكام أي اتفاقية دولية أو معاهدة متعددة الأطراف قد ينضم إليها الطرفان المتعاقدان. وأي مشاورات تهدف إلى تحديد إلى أي مدى يتم إنهاء هذا الاتفاق أو تطبيقه أو التعديل أو الإضافة عليه وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية أو المعاهدة متعددة الأطراف المذكورة، فإنها يجب أن تكون وفقاً للمادة (18) المشاورات من هذا الاتفاق.

المادة 20:

تسوية الخلافات

1. إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق يجب على الطرفين المتعاقدين أولاً بذل المساعي لتسويته عن طريق المفاوضات بين سلطات الطيران المدني في كلا البلدين.
2. إذا لم تتوصل سلطات الطيران المدني إلى تسوية النزاع عن طريق المفاوضات، يسمو النزاع من خلال القنوات الدبلوماسية.
3. إذا لم تتم التسوية وفق الفقرة (1) أو (2) من هذه المادة يعرض الخلاف بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيمية تتكون من ثلاثة حكام يتم تشكيلها على النحو التالي:
 - أ. يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكماً واحداً ويعين الثالث باتفاق بين الحكامين المعيّنين ويرأس هذا الأخير هذه الهيئة التحكيمية.
 - ب. يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تعيين حكمها خلال فترة ستين (60) يوماً اعتباراً من تاريخ استلام التبليغ من أي طرف متعاقد إلى الطرف المتعاقد الآخر بواسطة الطرق الدبلوماسية أطالباً التحكيم في النزاع من طرف الهيئة التحكيمية ويعين الحكم الثالث الذي يكون من رعايا دولة ثالثة خلال فترة قصوى بستين (60) يوماً أخرى.
 - ج. إذا لم يتمكن أحد الطرفين المتعاقدين من تعيين حكم خلال المدة المبينة أو إذا لم يعين الحكم الثالث أثناء الفترة المبينة فيمكن لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بطلب أي من الطرفين المتعاقدين تعيين حكم أو حكام حسبما تقتضيه الحاجة. وعندما يكون الرئيس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين يمكن لنائبه أن يقوم بهذه المهمة. في هذه الحالة لا يجب الحكم أو الحكام المعيّنين من طرف الرئيس المذكور أو نائبه، حسبما تقتضيه الحاجة، أن يكونوا ذوي جنسية الدول المعنية بهذا الاتفاق أو لهم فيها مقر إقامتهم الدائمة.
4. يتحتم على الهيئة التحكيمية تحديد أصول التحكيم وفقاً لهذا الاتفاق ووضع إجراءاتها.

5. يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي التكاليف الوقتية للتحكيم شريطة صدور القرار النهائي لهذه الهيئة التحكيمية.
6. يمثل الطرفان المتعاقدان إلى أي حكم وقتي وقرار نهائي لهذه الهيئة التحكيمية.
7. إذا لم يمثل أي من الطرفين المتعاقدين، إلى القرار المنصوص عليه بالفقرة (6) فإن أطراف المتعاقد الآخر يمكنه رفض أو تعليق أو تقليص الترخيص لكل الحقوق والامتيازات التي منحت بواسطة هذا الاتفاق إلى الطرف المتعاقد المخل.

المادة 21:

تسجيل الاتفاق وتعديلاته

يسجل هذا الاتفاق وكل التعديلات اللاحقة من الطرفين المتعاقدين لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 22:

المحامي مسفر عايش

mesferlaw.com

1. يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ أن يشترط كتابياً وبالطرق الدبلوماسية الطرف المتعاقد الآخر بقراره إنهاء هذا الاتفاق. ويبلغ هذا الإشعار في آن واحد إلى منظمة الطيران المدني الدولي. ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد سنة (1) واحدة من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر الإشعار.
2. في غياب الإعلام باستلام الإشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يعتبر الإشعار مسماً بعد انقضاء أربعة عشرة (14) يوماً من تاريخ استلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 23:

الدخول حيز النفاذ

يدخل هذا الاتفاق حيز النفاذ بعد استكمال الإجراءات القانونية الداخلية المستوجبة لدى كل طرف متعاقد، ويقوم كل منهما بإخطار الآخر عن استكمال هذه الإجراءات من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.

يدخل هذا الاتفاق حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر التالي من تاريخ استلام الخطر الأخير. وعند دخوله حيز النفاذ، فإنه يحل محل الاتفاق بين حكومة دولة الكويت وحكومة الجمهورية التونسية بشأن النقل الجوي الموقع بين الطرفين بتاريخ 9 ديسمبر 1975. وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين أدناه باعترابهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذا الاتفاق.

تم تحريره في جمهورية تونس في اليوم 26 من أبريل عام 2025م من نسختين أصليتين لكل منهما باللغة العربية، ولهما حجية قانونية متساوية.

عن حكومة
الجمهورية التونسية



نضال سويلمي
المدير العام الطيران المدني

المحامي مسفر عايض
دولة الكويت
mesferlaw.com



م. حمود مبارك الحمود الجابر الصباح
رئيس الطيران المدني



ملحق
جدول الطرق

1- الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الكويت:

نقاط انطلاق	نقاط وسيطة	نقاط الوصول	نقاط ماوراء
نقاط في دولة الكويت	أي نقطة	نقاط في الجمهورية التونسية	أي نقطة

2- الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للجمهورية التونسية:

نقاط انطلاق	نقاط وسيطة	نقاط الوصول	نقاط ماوراء
نقاط في الجمهورية التونسية	أي نقطة	نقاط في دولة الكويت	أي نقطة

المحامي مسفر عايش

mesforlaw.com

3- الملاحظة تتعلق بالطرق المعينة من طرف المؤسسات المعينة

يمكن إلغاء أي نقطة على الطرق المشار إليها أعلاه على كل أو جزء من الرحلات حسب اختيار المؤسسة / المؤسسات المعينة شريطة أن تبدأ أو تنتهي الخدمات في إقليم البلاد التي عينت المؤسسة / المؤسسات

تخضع ممارسة حقوق النقل للحرية الخامسة على النقاط الوسيطة والنقاط ما وراء إلى الموافقة المسبقة من سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين.