CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and KUWAIT

Signed at Kuwait August 30, 2006

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

KUWAIT

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Kuwait
August 30, 2006;
Entered into force May 27, 2007.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE STATE OF KUWAIT

The Government of the United States of America and the Government of the State of Kuwait (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of

persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Directorate General of Civil Aviation;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

   a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

   b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex

or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations

normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

   a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

   b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

   c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that

the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air

navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of

that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

   a. an airline or airlines of either Party;

   b. an airline or airlines of a third country; and

   c. a surface transportation provider of any country;

   provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable

laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to

undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires

filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

   a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

   b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

   c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline

or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 60 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Any amendment to this Agreement agreed to as a result of such consultations shall be approved by each Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of the exchange of diplomatic notes indicating such approval.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

   a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

   b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Kuwait, this day of the Sixth of Shabban 1427 H., corresponding to the thirtieth of August 2006, in duplicate, in the Arabic and English languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA	FOR THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT
Richard LeBaron	Yaqoub Al-Saqer
Ambassador	President of Civil Aviation

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Kuwait and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Kuwait and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the State of Kuwait:

1. From points behind Kuwait via Kuwait and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States
and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated

the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

اتـــفـــاقيـــة النقـــل الجـــوي

بيـــن

حـــكـــومـــة الـــولايـــات المـتـحـــدة الأمـــريـــكـــيـــة

و

حـــكـــومـــة دولـــة الـــكـــويـــت

إن حكومة الولايـــات المتحـــدة الأمريكيـــة وحكومة دولـــة الكويـــت (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين") ،

رغبة منهما في تعزيز نظام طيران دولي مبني على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع الحد الأدنى من التدخل الحكومي والأنظمة الحكومية ،

ورغبة منهما في تسهيل التوسع في فرص النقل الجوي الدولي ،

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم خدماتها لجمهور المسافرين والشاحنين وإتاحة الفرصة لهم للاختيار من بين مجموعة متنوعة من الخدمات تُـعرض عليهم بأقل الأسعار بحيث تكون غير تمييزية ولا تشكل سوء استخدام للوضع المسيطر لأي منهما ،

ورغبة منهما كذلك في تشجيع مؤسسات النقل الجوي منفردة على تطوير وخلق أسعار تنافسية ،

ورغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو تهديد ضد أمن الطائرات، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر ويؤثر بشكل عكسي على عمليات النقل الجوي ويضعف من ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني ،

ولكونهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 ،

قد اتفقتا على ما يلي:

المـــــادة 1
تـــعـــاريـــف

لأغراض هذه الاتفاقية وما لم يرد نص يفيد خلاف ذلك ، فإن مصطلح:

1 - "**سلطات الطيران**" يعني بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية ، وزارة النقل ، أو ما يحل محلها ، وبالنسبة لدولة الكويت ، الإدارة العامة للطيران المدني ، وأي شخص أو هيئة مخولة للقيام بالمهام التي تقوم بها الإدارة العامة للطيران المدني المذكورة.

2 - "**الاتفاقية**" يعني هذه الاتفاقية وملاحقها وأية تعديلات تتم عليها.

3 - "**النقل الجوي**" يعني النقل العام بواسطة الطائرات للركاب والأمتعة والبضائع والبريد مقابل مكافأة أو أجر ، سواء تم هذا النقل بصورة منفصلة أو مجتمعة.

4 - "**المعاهدة**" يعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 ، وتشمل:

أ) أي تعديل دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتم التصديق عليه من قبل الطرفين، و

ب) أي ملحق للمعاهدة أو أي تعديل عليه تم بموجب المادة 90 من المعاهدة ، ما دام هذا الملحق أو التعديل ساريا في أي وقت لكلي الطرفين.

5 - "**مؤسسة النقل الجوي المعينة**" يعني مؤسسة النقل الجوي المعينة والمخولة وفقا للمادة 3 من هذه الاتفاقية.

6 - "**التكلفة الكاملة**" يعني تكلفة تقديم الخدمة بالإضافة إلى رسم معقول مقابل الخدمات الإدارية المتصلة بتقديم الخدمة.

7 - "**النقل الجوي الدولي**" يعني النقل الجوي الذي يمر عبر المجال الجوي فوق إقليم أكثر من دولة واحدة.

8 - "**الســـعر**" يعني أي أجر أو ثمن أو رسم تتقاضاه مؤسسات النقل الجوي ، بما في ذلك وكلائها، مقابل نقل الركاب (وأمتعتهم) و/أو البضائع (باستثناء البريد) جواً ، كما يعني الشروط التي تحكم مدى توفر هذا الأجر أو الثمن أو الرسم.

9 - "**التوقف لأغراض غير حركة النقل**" يعني الهبوط لأي غرض آخر غير أخذ وإنزال الركاب والأمتعة والبضائع و/أو البريد في النقل الجوي.

10 - "**الإقليم**" يعني الأراضي التي تخضع لسيادة أو ولاية أو حماية أو وصاية أحد الطرفين والمياه الإقليمية المتاخمة لها.

11 - "**رسوم الاستخدام**" يعني الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لقاء تجهيز المطار وتقديم خدمات الملاحة الجوية أو توفير المرافق الخاصة بأمن الطيران ، أو الخدمات بما فيها الخدمات و المرافق ذات الصلة.

المـــــادة 2
منـــح الحـــقـــوق

1 - يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق التالية بغية تمكين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر من ممارسة مهام النقل الجوي الدولي:

أ) حق الطيران عبر إقليمه بدون الهبوط ،

ب) حق التوقف في إقليمه لأغراض غير أغراض حركة النقل.

ج) الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية.

2 - لا تتضمن هذه المادة أي نص يفسر على أنه يجيز لأي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين أخذ الركاب أو أمتعتهم أو البضائع أو البريد على متن طائراتها لقاء أجر ونقلهم من إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى في ذلك الإقليم.

المـــــادة 3
التـــعيـــيـــن والتـــخـــويـــل

1 - يحق لكل طرف أن يقوم بتعيين أي عدد من مؤسسات النقل الجوي يريد تعيينه للقيام بالنقل الجوي الدولي طبقا لهذه الاتفاقية ، وكذلك أن يسحب أو يبدل هذا التعيين. ويقوم بتقديم ذلك التعيين كتابة إلى الطرف الآخر بواسطة القنوات الدبلوماسية ، ويحدد فيه إذا ما كانت مؤسسة النقل الجوي مصرح لها القيام بمهام النقل الجوي المحددة في الملحق 1 أو الملحق 2 أو كلاهما.

2 - عندما يتسلم أحد الطرفين تعيين الطرف الآخر لمؤسسات النقل الجوي التابعة له والطلبات التي تقدمها تلك المؤسسات وفقا للشكل والأسلوب المحدد من أجل الحصول على تصاريح التشغيل والإجازات الفنية، يقوم هذا الطرف بمنح التصاريح والإجازات المناسبة مع مراعاة أدنى حد من الإجراءات المؤدية للتأخير ، وذلك شريطة:

أ) أن تكون الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لتلك المؤسسة بيد الطرف الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي أو بيد مواطنيه أو كلاهما،

ب) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤهلة لتلبية الشروط المفروضة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة في عمليات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات ، و

ج) أن يكون الطرف الذي يعيّن مؤسسة النقل الجوي ملتزماً بالمعايير الواردة في المادة 6 (الســلامة) والمادة 7 (أمن الطيران) ومطبقا لها.

المـــــادة 4
إلــغاء التصـــاريـــح

1 - يجوز لأي من الطرفين إلغاء أو تعليق أو فرض القيود على تصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية الخاصة بإحدى مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر في حالة:

أ) أن الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لتلك المؤسسة لا تعود للطرف الآخر أو لمواطنيه أو لكليهما،

ب) فشل المؤسسة في تطبيق القوانين والأنظمة المشار لها في المادة 5 (تطبيق القوانين) من هذه الاتفاقية، أو

ج) عدم محافظة الطرف الآخر على المعايير وعدم إدارته لها على النحو المذكور في المادة 6 (السـلامة).

2 - تُـمارس الحقوق المقررة في هذه المادة فقط بعد إجراء مشاورات مع الطرف الآخر ، ما لم تنشأ الضرورة الداعية لاتخاذ إجراء فوري للحيلولة دون المزيد من عدم تطبيق الفقرتين (1 – ب) أو (1 – ج) من هذه المادة.

3 - هذه المادة لا تقيد حقوق أي من الطرفين في الامتناع عن منح تصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو إلغاء مثل هذه التصاريح أو التراخيص أو فرض القيود أو الشروط عليها وفقا للأحكام الواردة في المادة 7 (أمن الطيران).

المـــــادة 5

تطـبيـق القـــوانيـــن

1 - تمتثل مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين للقوانين والأنظمة السارية لدى الطرف الآخر والمتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات عند دخول أو مغادرة إقليم الطرف الآخر أو أثناء التواجد فيه.

2 - تمتثل مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين ، أو بالنيابة عن ركابها أو طاقمها أو البضائع المنقولة على متن طائراتها ، للقوانين والأنظمة السارية لدى الطرف الآخر والمتعلقة بدخول أو مغادرة الطائرات أو الركاب أو أطقم الطائرات أو البضائع (ويشمل ذلك الأنظمة المتعلقة بالدخول والخروج من الإقليم وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والحجر

الصحي، أو في حالة البريد ، أنظمة نقل البريد) ، وذلك عند دخول أو مغادرة إقليم الطرف الآخر وأثناء التواجد فيه.

المـــــادة 6
الســـــلامـــة

1 - لأغراض عمليات النقل الجوي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، يعترف كل طرف بصلاحية شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف الآخر والتي لا تزال سارية المفعول ، شريطة أن تكون متطلبات هذه الشهادات أو الإجازات مساوية على الأقل للحد الأدنى للمعايير التي قد يتم وضعها بمقتضى المعاهدة. ويجوز لكل طرف رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة أو المعتمدة لمواطنيه من قبل الطرف الآخر وذلك لغرض الطيران فوق إقليمه.

2 - يجوز لكل طرف أن يطلب إجراء مشاورات حول معايير السلامة المطبقة من قبل الطرف الآخر والمتعلقة بمرافق الطيران وأطقم الطائرات والطائرات وعمليات مؤسسات النقل الجوي المعينة. إذا وجد أحد الطرفين، عقب تلك المشاورات ، أن الطرف الآخر لا يحافظ ولا يدير معايير ومتطلبات السلامة بشكل فعال في المجالات المذكورة أعلاه وعلى نحو يتساوى على الأقل مع الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم وضعها بمقتضى المعاهدة ، يقوم الطرف الأول بإخطار الطرف الآخر بهذه المعطيات وتعريفه بالخطوات التي يعتبرها ضرورية من أجل التطابق مع الحد الأدنى لتلك المعايير ، ويكون على الطرف الآخر عندئذ اتخاذ الإجراء المناسب لتصحيح الوضع. ويحتفظ كل طرف بحقه في الامتناع عن الاعتراف بتصاريح التشغيل أو التراخيص الفنية الصادرة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، ويحتفظ كذلك بحقه في إلغاء تلك التصاريح أو التراخيص أو فرض القيود عليها إذا ما امتنع هذا الطرف الآخر عن اتخاذ الإجراء المناسب لتصحيح الوضع خلال فترة زمنية معقولة.

المـــــادة 7
أمـــن الطـيـــــران

1 - يؤكد الطرفان مجدداً ، طبقا للحقوق والالتزامات المترتبة عليهما بمقتضى القانون الدولي، أن التزام كل منهما تجاه الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي يعمل الطرفان على وجه الخصوص وفقاً لأحكام الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 ، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتـــريـــال في 23 سبتمبر 1971 ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، الموقع عليه في مونتـــريـــال 24 فبراير 1988.

2 - يقدم الطرفان عند الطلب كافة المساعدات الضرورية إلى كل منهما لمنع وقوع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، وغير ذلك من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية ، ويكون عليهما معالجة أي خطر آخر يهدد أمن الملاحة الجوية المدنية.

3 - يعمل الطرفان في إطار العلاقات المتبادلة بينهما وفقاً للقواعد القياسية لأمن الطيران و أساليب العمل المناسبة التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي وحددتها في ملاحق المعاهدة. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لدى كل منهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران ومراعاتها ، و مشغلي الطائرات التي يكون مقرهم الرئيسي أو مقر إقامتهم في إقليم كل من الطرفين ، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لهذه الأحكام.

4 - يوافق كل طرف على مراعاة الأحكام والقواعد الأمنية التي يقتضيها الطرف الآخر عند دخول إقليمه ومغادرته وأثناء التواجد فيه، كما يوافق كل منهما على اتخاذ الإجراءات الكفيلة بحماية الطائرات وتفتيش ركابها وأطقمها وأمتعتهم والأغراض الشخصية التي يحملونها معهم قبل

وأثناء صعودهم على متن الطائرات، وكذلك فحص البضائع والمؤن المنقولة على متن الطائرات قبل أو أثناء تحميلها على متنها. كما يأخذ كل طرف بعين الاعتبار وعلى نحو إيجابي أي طلب يرد له من الطرف الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين.

5 - عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة الركاب أو أطقم الطائرات أو الطائرات أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، فإن على كل طرف مساعدة الطرف الآخر عن طريق تسهيل سبل الاتصال وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء مثل هذه الواقعة أو هذا التهديد على نحو سريع وآمن.

6 - عندما يتوفر لدى طرف اعتقاد قائم على أسس معقولة بأن الطرف الآخر لم يلتزم بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لدى الطرف الأول أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف الآخر على نحو عاجل وفوري. ويشكل عدم توصل الطرفين لاتفاق مرضٍ خلال 15 يوماً من تاريخ تقديم طلب المشاورات أساسا لعدم منح تصاريح التشغيل والتراخيص الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو إلغاؤها أو فرض القيود أو الشروط عليها. وعندما تبرز حالة طارئة فإنه يجوز لأي من الطرفين اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة الـ 15 يوماً.

المـــــادة 8

الفـــرص التـــجـــاريـــة

1 - يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف إنشاء مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر من أجل ترويج خدمات النقل الجوي وبيعها.

2 - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف الآخر الموظفين المتخصصين في الإدارة والمبيعات والأمور الفنية والعمليات وغيرهم من

الكوادر المتخصصة اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي، وذلك طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف.

3 - يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة القيام بأعمال المناولة الأرضية بنفسها في إقليم الطرف الآخر (المناولة الأرضية الذاتية) أو ، إذا رغبت في ذلك، أن تختار وكالة من بين الوكالات المتنافسة التي تقدم خدمات المناولة الأرضية كاملة أو بشكل جزئي. ولا تخضع هذه الحقوق إلا للقيود المادية الناتجة عن الاعتبارات المتصلة بسلامة المطار. وإذا حالت تلك الاعتبارات دون قيام مؤسسة النقل الجوي بأعمال المناولة الأرضية الذاتية ، يتم توفير الخدمات الأرضية لكافة مؤسسات النقل الجوي على نحو متساو، وتحدد الرسوم المدفوعة مقابل تلك الخدمات بناء على تكاليف ما يتم تقديمه من خدمات ، وتكون نوعية الخدمات وجودتها مشابهة لنوعية وجودة الخدمات التي تتلقاها تلك المؤسسات لو كانت المناولة الأرضية الذاتية ممكنة.

4 - يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي طرف أن تمارس بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر مباشرة وعبر وكلائها ، وذلك بناء على اختيارها ، إلا إذا حالت دون ذلك نصوص أنظمة الرحلات العارضة في البلد الذي تنطلق منه الرحلة العارضة والتي تتعلق بحماية أموال الركاب وحقوقهم في إلغاء حجز مقاعدهم واستعادة ثمن بطاقاتهم. ويحق لكل مؤسسة نقل جوي أن تبيع خدمات النقل الجوي، وتكون لأي شخص حرية شراء هذه الخدمات بعملة ذلك الإقليم أو بالعملات الحرة القابلة للتحويل.

5 - يحق لكل مؤسسة نقل جوي تحويل فائض الإيرادات التي حققتها محلياً بعد خصم نفقاتها المحلية، ويحق لها إعادة هذا المبلغ إلى بلادها عند الطلب. ويُسمح بتحويل تلك الأموال وإعادتها إلى بلادها فوراً وبدون إخضاعها للقيود أو الضرائب وذلك بسعر الصرف المطبق للعمليات الجارية والحوالات في تاريخ اليوم الذي قامت فيه مؤسسة النقل الجوي بتقديم طلبها الأولي لتحويل وإعادة تلك المبالغ.

6 - يُسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف باستخدام العملة المحلية في إقليم الطرف الآخر لسداد مصاريفها المحلية التي تشمل تكاليف شراء الوقود. ويجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف ، وفقا لاختيارها ، تسديد قيمة مثل هذه النفقات في إقليم الطرف الآخر بالعملات الحرة القابلة للتحويل وفقا لأنظمة العملة المحلية.

7 - يجوز لأي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين ، للطرق الجوية المتفق عليها والمصرح لها بها أو بتشغيلها ، الدخول في ترتيبات تعاونية للتسويق ، مثل المقاعد المحجوزة أو المشاركة في الرموز أو ترتيبات التأجير مع:

أ) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين ،

ب) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لبلد ثالث ، و

ج) مزوّد خدمات نقل بري تابع لأية دولة ،

وذلك شريطة أن تكون جميع الجهات المشتركة في مثل هذه الترتيبات (1) حاصلة على التصريح الملائم و (2) قادرة على الوفاء بالمتطلبات المطبقة عادة في مثل هذه الترتيبات.

8 - فيما يخص النقل الجوي الدولي وبغض النظر عن أي نص آخر ورد في هذه الاتفاقية، يُسمح، وبدون قيود ، لمؤسسات النقل الجوي ومزودي خدمات نقل البضائع غير المباشرين التابعين لكلا الطرفين باستخدام أي وسيلة من وسائل النقل البري لنقل البضائع إلى أو من أية نقاط في إقليمي كل من الطرفين أو في بلدان ثالثة ، بما في ذلك النقل إلى ومن كافة المطارات التي يوجد بها مرافق جمركية، ويشمل ذلك ، متى ما كان مطبقاً ، حق تلك المؤسسات والمزودين في نقل البضائع الموجودة في عهدة الجمارك ريثما يتم تسديد ما عليها من رسوم بمقتضى القوانين والأنظمة المعمول بها. وتُكفل لتلك البضائع، سواء كانت منقولة براً أو جواً، إمكانية الوصول لمرافق ومعاملات الجمارك في المطارات. ويجوز لمؤسسات النقل الجوي أن تختار القيام بنفسها بخدمات النقل البري أو توفيرها عن طريق شركات نقل بري أخرى ، بما في ذلك خدمات النقل البري التي تقدمها مؤسسات نقل جوي أخرى ومزودي خدمات النقل الجوي للبضائع غير المباشرين. ويجوز تقديم خدمات نقل البضائع بواسطة وسائل النقل المترابطة مقابل سعر واحد للرحلة الكاملة، ويشمل إجمالي سعر النقل البري والجوي ، شريطة مراعاة عدم تضليل العملاء الشاحنين بشأن الحقائق المتعلقة بمثل هذا النقل.

المـــــادة 9

الـرســـوم الجـمـركـيـــة والـرســـوم

1 - بناء على مبدأ المعاملة بالمثل ، تُعفى الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين ، عند وصولها إلى إقليم الطرف الآخر ، وكذلك معدات تلك الطائرات العادية والأرضية والوقود الخاص بها وزيوت التشحيم والمعدات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) ومؤن الطائرة (ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر مؤن الأطعمة والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى التي سيستهلكها الركاب أو التي ستباع لهم كميات محددة منها أثناء الرحلة الجوية) والمواد الأخرى المخصصة لاستخدامها حصراً فيما يتصل بتشغيل أو صيانة الطائرة العاملة في مجال النقل الجوي من كافة قيود الاستيراد وضرائب الممتلكات والفرائض على رأس المال والرسوم الجمركية والضريبية وأية رسوم وضرائب مشابهة (أ) تفرض من قبل السلطات الوطنية و(ب) لا تكون قائمة على تكاليف الخدمات المقدمة، شريطة بقاء تلك المعدات والمؤن على متن الطائرة.

2 - بناء على مبدأ المعاملة بالمثل ، وباستثناء الرسوم القائمة على أساس تكلفة الخدمات التي يتم تقديمها، تُعفى من الضرائب والفرائض والعوائد والرسوم المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة :

أ) مؤن الطائرات التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين أو يتم التزود بها فيه بكميات معقولة لغرض استخدامها على الطائرات المغادرة التابعة لمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي ، حتى في حالة استعمال هذه المؤن في ذلك الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق إقليم الطرف الذي تم التزود بتلك المؤن فيه.

ب) المعدات الأرضية وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) التي يتم توريدها إلى إقليم أحد الطرفين لإجراء ما يلزم لطائرات مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر والمستخدمة في النقل الجوي الدولي من خدمات أو صيانة أو تصليح.

ج) الوقود وزيوت التشحيم والمعدات الفنية القابلة للاستهلاك التي يتم توريدها إلى إقليم أحد الطرفين أو التي يتم التزود بها فيه بغرض استعمالها على طائرات مؤسسة نقل جوي

تابعة للطرف الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي، حتى في حالة استعمال تلك المواد في ذلك الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق إقليم الطرف الذي تم التزود بتلك المواد فيه ، و

د) مواد الترويج والدعاية التي يتم توريدها إلى إقليم أحد الطرفين أو التزود بها فيه وتحميل كميات معقولة منها على متن الطائرة بغرض استعمالها على الطائرات المغادرة التابعة لمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر والتي تعمل في مجال النقل الجوي الدولي ، حتى في حالة استعمال هذا المخزون على ذلك الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق إقليم الطرف الذي تم التزود بذلك المخزون فيه.

3 - قد يتطلب الأمر وضع المعدات والمواد المشار إليها في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة تحت إشراف أو مراقبة السلطات المختصة.

4 - تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متوفرة أيضاً عندما تكون مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل متعاقدة مع مؤسسة نقل جوي أخرى ، والتي بدورها تتمتع بمثل هذه الإعفاءات الممنوحة لها من الطرف الآخر، وذلك لغرض الإعارة أو التحويل في إقليم الطرف الآخر للمواد المحددة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة .

المـــــادة 10

رســـوم الاســتـخـــدام

1 - تكون رسوم الاستخدام التي قد تفرضها السلطات أو الهيئات المختصة بفرض الرسوم لدى كل طرف على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية بشكل غير منصف ، كما يجب أن تكون موزعة بالتساوي على المستخدمين وفقاً لتصنيفهم. وعلى أية حال ، يجب أن يحدد مقدار رسوم الاستخدام على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر وفقا لشروط لا تقل أفضلية عن الشروط المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي أخرى وذلك حين تقدير تلك الرسوم.

2 - إن رسوم الاستخدام المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر قد تعكس ، ولكن يجب ألا تتجاوز ، التكلفة الكاملة التي تتحملها السلطات أو الهيئات المختصة بفرض الرسوم بغرض توفير المرافق والخدمات الملائمة الخاصة بالمطار وبيئة المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران وذلك في المطار أو داخل نظام المطار. وقد تتضمن هذه الرسوم عائداً معقولاً على الأصول بعد احتساب الاستهلاك. وتقدم المرافق والخدمات التي تم فرض الرسوم لها على أسس فعالة واقتصادية.

3 - يشجع كل طرف إجراء مشاورات بين السلطات أو الهيئات المختصة بفرض الرسوم في إقليمه ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والمرافق ، كما يشجع السلطات أو الهيئات المختصة بفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات، والتي قد تكون ضرورية للسماح بمراجعة دقيقة لمدى معقولية الرسوم وفقاً للمبادئ الواردة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة. ويقوم كل طرف بتشجيع السلطات المختصة بفرض الرسوم على تقديم إخطار معقول للمستخدمين لإحاطتهم علماً بأي اقتراح بشأن تغيير رسوم الاستخدام وذلك لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل حدوث التغيير.

4 - في إطار إجراءات حل الخلاف التي تتم بمقتضى المادة 14، لن يعتبر أي من الطرفين منتهكاً لأحكام هذه المادة إلا إذا (أ) فشل في تولي مراجعة الرسم أو الممارسة التي هي موضوع الشكوى من قبل الطرف الآخر خلال فترة زمنية معقولة، أو (ب) فشل بعد تلك المراجعة باتخاذ كافة الخطوات التي بمقدوره لتصحيح أي رسم أو ممارسة لا تتماشى مع هذه المادة.

المـــــادة 11

المنـــافســـة العـادلـــة

1 - يسمح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين بفرص عادلة ومتساوية للتنافس في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي التي حددتها هذه الاتفاقية.

2 - يسمح كل طرف لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد عدد رحلات النقل الجوي الدولي التي تقدمها وسعة كل رحلة منها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق. وتمشياً مع

هذا الحق، لن يقوم أي من الطرفين من جانب واحد بتحديد حجم الحركة، أو عدد الرحلات أو مدى انتظامها ، أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر إلا ما قد تقتضيه أسباب جمركية أو فنية أو متصلة بالعمليات أو بالبيئة وذلك بموجب شروط موحدة تتماشى مع المادة 15 من المعاهدة.

3 - لن يفرض أي من الطرفين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر شرطاً بالرفض الأول، أو بالنسبة العددية ، أو بتحصيل رسم على عدم الاعتراض أو أية شروط أخرى تتعلق بالسعة أو بعدد الرحلات أو الحركة لا تتماشى مع أغراض هذه الاتفاقية.

4 - لن يشترط أي من الطرفين على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر تسجيل جداول رحلاتها أو برامج رحلاتها العارضة أو خطط عملياتها للموافقة عليها إلا إذا اقتضى الأمر ، وذلك على أساس عدم التمييز في تطبيق الشروط الموحدة الواردة في الفقرة **2** من هذه المادة، أو وفقاً لما قد يصرح به تحديداً في ملحق لهذه الاتفاقية. إذا اشترط طرف تسجيل تلك البيانات لغرض الإحاطة بالمعلومات، فإن عليه تقليل الأعباء الإدارية المتعلقة بمتطلبات وإجراءات التسجيل على وسطاء النقل الجوي وعلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر.

المـــــادة 12
تـــحـــديـــد الأســـعـــار

1 - يسمح كل طرف لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد أسعار النقل الجوي على أساس اعتبارات تجارية في السوق، ويقتصر تدخل أي من الطرفين على:

أ) منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة.

ب) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بسبب سوء استعمال المكانة المسيطرة.

ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب ما يُقدم من مساعدة أو دعم حكومي بشكل مباشر أوغير مباشر .

2 - لن يشترط تسجيل أسعار النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين. ورغم ذلك، فإن على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين مواصلة تزويد سلطات الطيران لدى كل من الطرفين ، بناءً على طلبها ، وفوراً بالمعلومات عن تلك الأسعار السابقة والقائمة حالياً والمقترحة ، ويكون ذلك بالأسلوب والشكل المقبول لهذه السلطات.

3 - لن يتخذ أي من الطرفين إجراء من جانب واحد لمنع تدشين أو استمرار سعر مقترح تحصيله أو سعر تقوم بتحصيله (1) مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين مقابل النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين، أو (2) مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين مقابل النقل الجوي الدولي بين إقليم الطرف الآخر وأي دولة أخرى ، ويشمل ذلك في كلتا الحالتين النقل القائم على أساس النقل البيني على خطوط هذه المؤسسة وخطوط مؤسسة أخرى وكذلك النقل البيني على خطوط هذه المؤسسة بالكامل. وإذا اعتقد أي من الطرفين أن هذا السعر لا يتماشى مع الاعتبارات المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة، فإنه يقوم بطلب إجراء مشاورات ويخطر الطرف الآخر في أقرب فرصة ممكنة بأسباب عدم رضاه عن السعر. وتعقد هذه المشاورات خلال فترة لا تتجاوز 60 يوماً من تاريخ استلام الطلب ، وعلى الطرفان أن يتعاونا في توفير المعلومات اللازمة للتوصل إلى حل معقول للمسألة. فإذا توصل الطرفان لاتفاق بخصوص السعر الذي تم بشأنه تقديم إخطار عدم الرضا، يكون على كل منهما بذل قصارى جهوده من أجل تنفيذ هذا الاتفاق. وبدون مثل هذا الاتفاق المشترك يصبح السعر ساري المفعول أو يستمر سريان مفعوله.

المـــــادة 13

المشـــاورات

يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف الآخر بخصوص هذه الاتفاقية في أي وقت، وتبدأ هذه المشاورات في أقرب وقت ممكن وبما لا يتجاوز 60 يوماً من تاريخ اســتلام طلــب

إجراء المشاورات إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك. وأية تعديلات على هذه الاتفاقية ناتجة عن هذه المشاورات تتم الموافقة عليها من قبل كل طرف وفقاً لإجراءاته الدستورية ، وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية الدالة على هذه الموافقة.

المـــــادة 14
تســـــويـــــة الخـــلافـــات

1 - باستثناء الخلافات التي قد تنشأ بموجب الفقرة **3** من المادة **12** بخصوص (تحديد الأسعار)، فإنه يجوز باتفاق الطرفين إحالة أي خلاف ينشأ بموجب هذه الاتفاقية ويتعذر تسويته خلال الجولة الأولى من المشاورات الرسمية إلى شخص أو هيئة للبت فيه. وإذا لم يتفق الطرفان على ذلك، يُحال الخلاف، بناء على طلب أي من الطرفين، للتحكيم وفقاً للإجراءات المحددة أدناه.

2 - يتم التحكيم من قبل هيئة مكونة من ثلاثة محكمين يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ) يسمي كل طرف حكماً واحداً خلال 30 يوماً من استلام طلب التحكيم. وخلال 60 يوماً من بعد تسمية هذين المحكمين، يقومان بالاتفاق فيما بينهما على تعيين المحكم الثالث والذي يتولى رئاسة هيئة التحكيم.

ب) إذا لم يتمكن أي من الطرفين من تسمية محكم خاص به، أو في حالة عدم تسمية المحكم الثالث وفقاً للفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة ، فإنه يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين المحكم أو المحكمين خلال 30 يوماً. إذا كان رئيس المجلس يحمل نفس جنسية أحد الطرفين ، يقوم بالتعيين نائب الرئيس الأكثر أقدمية ما لم تسقط عنه أهلية القيام بتلك المهمة لهذا السبب.

3 - باستثناء ما يتم الاتفاق عليه خلافاً لذلك ، تحدد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها القضائية وفقاً لهذه الاتفاقية وتضع القواعد الإجرائية الخاصة بها. وقد توصي هيئة التحكيم بعد تشكيلها باتخاذ إجراءات مؤقتة للتخفيف من حدة الخلاف ريثما تبت في موضوع التحكيم. بناءً على توجيهات من هيئة التحكيم أو بناء على طلب أي من الطرفين ، يعقد مؤتمراً خلال فترة زمنية

لا تتجاوز 15 يوماً من اكتمال تشكيل هيئة التحكيم وذلك لتحديد القضايا المعروضة للتحكيم والإجراءات المحددة التي ينبغي اتباعها.

4- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه خلافاً لذلك أو ما يصدر عن هيئة التحكيم من توجيهات، يقدم كل طرف مذكرة خلال 45 يوماً من اكتمال تشكيل هيئة التحكيم. ويكون آخر موعد لاستلام الردود بعد هذا التاريخ بـ 60 يوماً. وتعقد هيئة التحكيم جلسة استماع بناء على طلب أي من الطرفين أو بناءً على مبادرة منها خلال 15 يوماً من تاريخ الموعد المحدد لاستلام الردود.

5 - تسعى هيئة التحكيم لإصدار قرارها كتابة خلال 30 يوماً من انتهاء جلسة الاستماع أو من تاريخ آخر موعد لاستلام ردود الطرفين في حالة عدم انعقاد جلسة استماع. ويكون قرار الأغلبية في هيئة التحكيم هو القرار السائد.

6 - يجوز للطرفين تقديم طلبات استيضاح للقرار خلال 15 يوماً من صدوره، ويجب أن يصدر أي توضيح للقرار خلال 15 يوماً من تاريخ تقديم الطلب.

7- ينفذ كل طرف ، وفقاً لما يتماشى مع قانونه الوطني ، تنفيذاً تاماً لأي قرار أو حكم صادر عن هيئة التحكيم.

8 - يتم تقسيم التكاليف المترتبة عن الاستعانة بهيئة التحكيم ، بما في ذلك الرسوم والتكاليف الخاصة بالمحكمين ، بالتساوي بين الطرفين. وتعتبر أية تكاليف مترتبة على مشاركة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في الإجراءات الواردة في الفقرة (2 – ب) من هذه المادة جزءاً من التكاليف المترتبة على هيئة التحكيم.

المـــــادة 15

إنـــهـــاء العـمـل بـالاتـفـاقـيـــة

يجوز لأي من الطرفين ، في أي وقت ، إخطار الطرف الآخر كتابة بقراره إنهاء العمل بهذه الاتفاقية، ويرسل مثل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وينتهي العمل بهذه الاتفاقية في منتصف الليل (وفقاً للتوقيت المحلي في مكان استلام الطرف الآخر لهذا الإخطار) مباشرة قبل الذكرى السنوية الأولى لتاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب هذا الإخطار باتفاق الطرفين قبل انقضاء هذه الفترة.

المـــــادة 16

التســجيــل لدى منظــمـــة الطيــران المــدني الــدولي

يتم تسجيل هذه الاتفاقية وكافة ما يطرأ عليها من تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المـــــادة 17

دخـــول الاتــفــاقيـــة حيــز التنـــفيـــذ

تطبق هذه الاتفاقية وملاحقها بصورة مؤقتة اعتباراً من تاريخ التوقيع عليها ، وسوف تــدخل حيــز التنفيذ من تاريخ الإشعار الأخير الذي يتم تبادله من خلال مذكرات دبلوماسية بين الطــرفين والــذي يؤكد على أن كل طرف قد استكمل الإجراءات المحلية اللازمة لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتا لذلك قام الموقعان أدناه باعتبارهما مخولان من قبل حكومتيهما الموقرتين بالتوقيع علــى هــذه الاتفاقية.

حررت في الكويت ، في هذا اليوم السادس من شعبان 1427هـ الموافق الثلاثين من شهر أغسطس من عام 2006 من نسختين باللغتين العربية والإنجليزية. ويتساوى النصان في الحجية القانونية.

عن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية	عن حكومة دولة الكويت
ريتشارد لوبارون	يعقــوب الصقــر
سفيــر	رئيــس الطيران المدني

الملـــحـــق 1

النـــقـــل الجـــوي المنـــتـــظـــم

الجـــزء 1
الطـــرق الجـــويـــة

يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف والمعينة بموجب هذا الملحق ، ووفقا لشروط تعيينها، تشغيل رحلات نقل جوي دولي منتظمة بين نقاط على الطرق الجوية التالية:

أ) الطرق الجوية الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الولايات المتحدة الأمريكية:

(1) من نقاط فيما وراء الولايات المتحدة الأمريكية عبر الولايات المتحدة الأمريكية ونقاط متوسطة إلى نقطة أو نقاط في دولة الكويت وفيما وراءها.

(2) بالنسبة لرحلة أو رحلات الشحن البحت ، بين دولة الكويت وأية نقطة أو نقاط.

ب) الطرق الجوية الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة دولة الكويت:

(1) من نقاط فيما وراء دولة الكويت وعبر دولة الكويت ونقاط متوسطة إلى نقطة أو نقاط في الولايات المتحدة وفيما وراءها.

(2) بالنسبة لرحلة أو رحلات الشحن البحت ، بين الولايات المتحدة وأية نقطة أو نقاط.

الجـــزء 2
المـــرونـــة التشـــغيـــلية

يجوز لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة ، على أي أو جميع رحلاتها ، وحسب اختيارها:

1 - تشغيل رحلات جوية في اتجاه واحد أو في كلا الاتجاهين.

2 - الجمع بين أرقام رحلات جوية مختلفة ضمن تشغيل رحلة طائرة واحدة.

3 - تقديم خدماتها على الطرق الجوية من نقاط فيما وراء اقليمي الطرفين إلى نقاط فيهما وعبر نقاط متوسطة وإلى نقاط فيما وراءهما بأي وسيلة جمع لهذه النقاط وبأي تسلسل لها.

4 - حذف نقاط التوقف في أي نقطة أو نقاط.

5 - تحويل الحركة من أي من طائراتها إلى أي من طائراتها الأخرى في أي نقطة على الطرق الجوية ، و

6 - تقديم خدماتها على الطرق الجوية من نقاط فيما وراء أي نقطة في إقليمها مع تغيير الطائرة أو رقم الرحلة أو بدون تغييرهما ، ويجوز لها عرض تقديم تلك الخدمات والإعلان عنها للجمهور على أنها خدمات نقل متواصلة.

وذلك بدون قيود اتجاهية أو جغرافية وبدون أن تفقد مؤسسة النقل الجوي أي حقوق في نقل الحركة الجوية تعتبر خلاف ذلك مسموحاً بها بموجب هذه الاتفاقية ، شريطة أن يقوم الخط ، باستثناء رحلات الشحن البحت ، بخدمة نقطة في إقليم الطرف الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي.

الجـــزء 3

اســتــبـــدال الطــائـــرات

يجوز لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة تقديم خدمات النقل الجوي الدولي ، على أي جزء أو أجزاء من الطرق الجوية أعلاه بدون أية قيود على تغيير نوع أو عدد الطائرات التي تقوم بتشغيلها في أي نقطة على الطريق الجوي ، وذلك شريطة أن يكون النقل فيما وراء تلك النقطة ، وفيما عدا رحلات الشحن البحت ، وفي حالة رحلات المغادرة ، استمراراً للنقل من إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي ، وفي حالة رحلات القدوم ، أن يكون النقل إلى إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي استمرارا لعملية النقل مما وراء مثل هذه النقطة.

الملـــحـــق 2

النـقـــل الجـــوي العـــارض

الجـزء 1

أ) يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف والمعينة بموجب هذا الملحق ، ووفقاً لشروط تعيينها ، القيام برحلات نقل جوي عارض للركاب (وما ينقلونه معهم من أمتعة) و/أو البضائع (ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر الرحلات العارضة لشحن البضائع ، والرحلات العارضة المقسمة بين الركاب والبضائع ، والرحلات العارضة التي تجمع بين نقل الركاب والبضائع) ، وذلك:

1) بين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي وأي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر،

2) بين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر وأي نقطة أو نقاط في دولة أو دول ثالثة، شريطة أن تكون تلك الخدمة ، باستثناء رحلات الشحن العارضة ، جزءا من عملية تشغيل مستمرة مع تغيير الطائرة أو بدون تغييرها ، والتي تشمل خدمة النقل إلى الوطن الأم بغرض نقل الحركة المحلية بين الوطن الأم وإقليم الطرف الآخر.

ب) يحق أيضاً لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف والمعينة بموجب هذا الملحق ، أثناء قيامها بتقديم الخدمات التي يغطيها هذا الملحق ، (1) التوقف في أي نقاط تقع داخل أو خارج إقليم أي من الطرفين ، و (2) نقل حركة المرور العابر (الترانزيت) عبر إقليم الطرف الآخر، و (3) الجمع على نفس الطائرة بين الحركة التي منشأها إقليم أحد الطرفين والحركة التي تنشأ في إقليم الطرف الآخر والحركة التي تنشأ في دول ثالثة ، و (4) تقديم خدمات النقل الجوي الدولي بدون قيود تتعلق بتغيير نوع أو عدد الطائرات التي تتولى تشغيلها في أي نقطة على الطريق الجوي ، وذلك شريطة أن يكون النقل ، باستثناء رحلات الشحن العارضة ، إلى نقطة فيما وراء تلك النقطة في حالة رحلة المغادرة استمراراً للنقل من إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي ، وفي حالة رحلة القدوم يكون النقل إلى إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي استمراراً للنقل مما وراء مثل هذه النقطة.

ج) يأخذ كل طرف بعين الاعتبار الطلبات التي ترد له من مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر لنقل الحركة التي لا يغطيها هذا الملحق ، وذلك على أساس المعاملة الودية ومبدأ المعاملة بالمثل.

الجـــزء 2

(أ) يحق لأي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين تقوم بنقل جوي دولي عارض منشؤه إقليم أي من الطرفين ، سواء كانت الرحلة في اتجاه واحد أو رحلة ذهاب وإياب، أن تختار الالتزام بقوانين وأنظمة الرحلات العارضة المطبقة إما في وطنها أو في الطرف الآخر. وإذا كان طرف يطبق قواعد أو أنظمة أو نصوص أو شروط أو قيود مختلفة على مؤسسة واحدة أو أكثر من مؤسسات النقل الجوي التابعة له أو على مؤسسات نقل جوي تابعة لدول مختلفة ، فإن كل مؤسسة نقل جوي معينة سوف تخضع لتلك المعايير التي تكون أقل تقييدا من غيرها.

(ب) إلا أن الفقرة أعلاه لا تتضمن أي نص يحد من حقوق أي من الطرفين في أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي منهما بموجب هذا الملحق الالتزام بالمتطلبات المتعلقة بحماية أموال الركاب وحقوقهم في إلغاء الحجز الخاص بهم واسترداد قيمة ما تم دفعه من مال مقابل حصولهم على بطاقات السفر.

الجـــزء 3

باستثناء ما يتعلق بقواعد حماية المستهلك المشار إليها في الفقرة السابقة ، لن يطلب أي من الطرفين من مؤسسة نقل جوي معينة بموجب هذا الملحق من قبل الطرف الآخر ، فيما يخص قيامها بنقل الحركة من إقليم ذلك الطرف الآخر أو من دولة ثالثة سواء كانت الرحلة في اتجاه واحد أو رحلة ذهاب وإياب ، تقديم أكثر من بيان بشأن امتثالها للقوانين والأنظمة والقواعد المطبقة المشار إليها في الجزء 2 من هذا الملحق أو بشأن اعفائها من الامتثال لتلك القوانين أو الأنظمة أو القواعد التي منحتها لها سلطات الطيران المختصة.