

**DECREE (30) 1960**  
**THE KUWAIT AIR NAVIGATION**  
**REGULATIONS**

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

**ARTICLE ( I )**

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

**ARTICLE ( II )**

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

**EMIR OF KUWAIT**  
**ABDULLA AL SALIM AL SABAH**

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

**قانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠**  
**بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية**

نحن عبد الله السالم الصباح  
أمير دولة الكويت  
بناء على عرض رئيس الطيران المدني وبعد  
موافقة المجلس الاعلى قررنا القانون الآتي

**مادة (١)**

يعمل بأنظمة الملاحة الجوية المدنية المرافقة  
لهذا القانون

**مادة (٢)**

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

أمير الكويت  
عبد الله السالم الصباح

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

**KUWAIT  
AIR NAVIGATION  
REGULATIONS 1960**

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

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

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

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

**PART - I**

**REGISTRATION AND MARKING  
OF AIRCRAFT**

**3 - Aircraft to be registered**

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

(a) Kuwai; or

(b) a Contracting State; or

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

**أنظمة الملاحة الجوية المدنية**

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

أ - تحلق فوق أراضي الكويت أو تهبط فيها الا بموجب ترخيص ممنوح من قبل حكومة صاحب السمو أمير الكويت ولا

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

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

**الجزء الأول**

**« تسجيل الطائرة وعلاماتها »**

٣ - الطائرة التي يمكن تسجيلها

لا تستطيع أية طائرة ان تحلق فوق الأراضي الكويتية الا إذا كانت مسجلة في :-

أ - الكويت ، أو

ب - دولة متعاقدة ، أو

ج - أي قطر آخر توجد بين حكومته وحكومة سمو الأمير ، اتفاقية نافذة المفصول تنص على منح الطائرات المسجلة فيه تسهيلات الطيران فوق أراضي الكويت .

#### 4 - Registration of aircraft

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

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

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

(a) The aircraft is registered in some other country; or

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

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

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

(a) Kuwait Subjects.

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

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

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

#### ٤ - «تسجيل الطائرات»

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

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

٣ - لا يمكن تسجيل طائرة أو الاستمرار في تسجيلها بموجب هذا النظام إذا اتضح للإدارة أ - أن الطائرة مسجلة في أي بلد آخر .

ب - ان طائرة كهذه ليست مملوكة كلية من قبل اشخاص مخولين بان يكونوا مالكين لطائرة وفقا للفقرة (٤) أدناه، أو

ج - ان تسجيل الطائرة أو الاستمرار في تسجيلها بموجب هذا النظام سيضر بالمصلحة العامة .

٤ - يحق للأشخاص التاليين ان يكونوا مالكين لطائرات مسجلة بموجب هذا النظام .

أ - الرعايا الكويتيون .

ب - الرعايا الآخرون الذين يوافق عليهم صاحب السمو الأمير وتعمل طائراتهم تحت الاشراف الكلي لرعايا كويتيين .

ج - شركات التضامن المشكلة بموجب قوانين الكويت، والتي تقيم مركز اعمالها الرئيسي في الكويت .

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

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

- (a) The number of the certificate;
  - (b) The nationality mark of the aircraft, and the registration mark assigned to it by the Administration;
  - (c) The name of the manufacturer of the aircraft and the manufacturer's designation thereof.
  - (d) The serial number of the aircraft;
  - (e) The name and address of the registered owner;
  - (f) The date on which the certificate was issued.
- (6) The registered owner or the aircraft shall forthwith notify the Administration in writing of:
- (a) Any change in the particulars which were furnished to the Administration upon application being made for the registration of the aircraft;
  - (b) The destruction of the aircraft.
- (7) If the registered owner of the aircraft shall cease (otherwise than by reason of his death) to be the owner thereof or if the aircraft is destroyed, the registration of the aircraft shall thereupon become void and the certificate of registration shall forthwith be returned by the registered owner to the Administration for cancellation.
- (8) The Administration may require the certificate of registration to be returned to them by the registered owner of the aircraft for cancellation if it appears to the Administration that:
- (a) Any of the particulars furnished to him upon application being made for the registration of the aircraft did not at the time of such application correspond or no longer correspond with the facts relating to the aircraft or its ownership;
  - (b) That the aircraft ought to cease to be registered in Kuwait by reason of the

- تسجيلها تسجيلاً صحيحاً، تعتمد إلى تسجيلها،  
حيثما كانت، وتزود الشخص الذي تسجل الطائرة  
باسمه (المشار إليه هنا باسم «المالك المسجل»)  
بشهادة تسجيل تتضمن التفاصيل التالية :-
- أ - رقم الشهادة .
  - ب - علامة جنسية الطائرة، وعلامة  
التسجيل المخصصة لها من الإدارة .
  - ج - اسم صانع الطائرة والاشارة الدالة إلى  
الصانع .
  - د - الرقم المتسلسل للطائرة .
  - هـ - اسم وعنوان المالك المسجل .
  - و - التاريخ الذي صدرت فيه الشهادة .
  - ٦ - يجب على المالك المسجل للطائرة ان يبلغ  
الإدارة كتابة على الفور عن :-
  - أ - أي تبديل يطرأ على التفاصيل المقدمة  
للإدارة لدى تقديمه طلب تسجيل الطائرة .
  - ب - تخطيم الطائرة .
  - ٧ - إذا خرجت الطائرة من ملكية المالك  
المسجل لأي سبب (عدا عن وفاته) أو إذا  
حطمت الطائرة، فان تسجيل الطائرة يصبح  
لاغياً ويجب إعادة شهادة التسجيل فوراً من  
قبل المالك المسجل إلى الإدارة لالغائها .
  - ٨ - يجوز للإدارة ان تطلب من المالك  
المسجل للطائرة ان يعيد إليها شهادة التسجيل  
لالغائها إذا تبين للإدارة :-
  - أ - ان أي من التفاصيل المقدمة للإدارة لدى  
تقديم طلب تسجيل الطائرة لم تكن في ذلك  
الوقت، مطابقة لمثل هذه التفاصيل أو انها لم تعد  
مطابقة للحقائق المتعلقة بالطائرة أو ملكيتها .
  - ب - انه لم يعد من الممكن بقاء الطائرة  
مسجلة في الكويت بسبب نصوص المادة الثالثة  
من هذا النظام .

provision of the provision of paragraph (3) of this Regulation.

(9) The fee chargeable in respect of the issue of a certificate of registration of an aircraft shall be Rs. 15/-.

5 - Nationality and registration marks.

(1) An aircraft shall not fly unless it bears painted thereon or affixed thereto, in the manner required by the law of the country in which it registered, the nationality and registration marks required by that law.

(2) The marks to be borne by aircraft registered in Kuwait shall comply with the First Schedule to these Regulations.

## PART - II

### AIRWORTHINESS AND

### EQUIPMENT OF AIRCRAFT

#### 6 - Certificate of airworthiness to be in force

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

(a) The aircraft shall be an aircraft in respect of which a valid certificated of airworthiness or validation has previously been force.

(b) The aircraft shall fly only for the purpose of enabling the aircraft to:

(i) Qualify for the renewal or validation of a certificate of airworthiness, after an

٩ - يستوفى رسم مقداره (١٥) روبية

لاصدار شهادة تسجيل للطائرة.

٥ - «جنسية وعلامات التسجيل»

١ - لا يسمح لأية طائرة بالطيران إلا إذا كانت

تحمل علامات واضحة مطبوعة عليها أو مثبتة بها، بالطريقة التي يطلبها قانون البلاد التي سجلت فيها، وتدلل على جنسيتها وعلامات التسجيل التي يطلبها القانون.

٢ - أن العلامات التي يجب أن تحملها

الطائرة المسجلة في الكويت يجب أن تخضع لقيود الجدول الأول من هذه الأنظمة.

## الجزء الثاني

### أهلية الطائرة للطيران وأجهزتها

٦ - «شهادة أهلية الطائرة للطيران التي تكون

سارية المفعول»

لا يسمح لأية طائرة بالطيران إلا إذا كان

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

أ - أن تكون قد صدرت للطائرة سابقاً شهادة

سارية المفعول أثبتت أهليتها للطيران وصدرت تثبيتاً لصلاحيتها تلك الشهادة.

ب - أن تقوم الطائرة بطيرانها لتتمكن

فقط من: -

application has been made for such renewal or validation, as the case may be; or

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

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

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

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

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

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

## 7 - Validation of Certificate of Airworthiness.

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

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

١ - تجديد أو تثبيت شرعية شهادة أهليتها للطيران، بعد ان تكون قد قدمت طلباً لذلك التجديد أو تثبيت الشرعية، حسب ما تقتضيه الحالة، أو

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

ج - ان تكون قد أعطيت للطائرة ومحركاتها شهادة تثبت صلاحيتها للطيران من مهندس صيانة الطائرات، مرخص له بموجب سلطة مشروعة ومخولة له اعطاء تلك الشهادة وفقاً لاحكام الجدول الثاني من هذه الأنظمة.

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

هـ - ألا تحمل الطائرة أية شحنة أو ركاب.

و - ألا تحلق الطائرة فوق مساحة ما في مدينة أو بلدة أو أية منطقة أهلة بالسكان إلا بمقدار ما هو ضروري لأن تقلع من أو ان تهبط في مطار ما في الأراضي الكويتية.

٧ - «اثبات شرعية شهادات أهلية الطائرات للطيران»

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

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

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

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

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

#### **8 - Certificate of Maintenance.**

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

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

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

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

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

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

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

#### **٨ - «شهادة الصيانة»**

١ - لا يسمح لأية طائرة مسجلة في الكويت بالطيران بقصد النقل العمومي الا :-

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

ب - إذا وجدت شهادات (المشار إليها فيما بعد «بشهادات صيانة») سارية المفعول بصدد تلك الطائرة صادرة وفقاً، لأحكام هذا النظام تثبت أن الصيانة المنوه عنها أعلاه قد تمت وفقاً لجدول الصيانة المذكورة.

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

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

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

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

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

(a) The duration the flight in hours and minutes; and

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

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

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

## 9 - Overhaul, repair & modification of aircraft

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

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

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

٥ - عند انتهاء كل رحلة جوية أو في حالة القيام بعدة رحلات تبدأ وتنتهي في نفس المطار وفي نفس اليوم عند انتهاء آخر تلك الرحلات يسجل قائد الطائرة على شهادة الصيانة المختصة أو على وثيقة مرفقة بتلك الشهادة تفاصيل : -  
أ - دوام الرحلة الجوية بالساعات والدقائق .  
ب - أي خلل في أي جزء من الطائرة أو في أجهزتها .

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

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

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

## ٩ - «ترميم الطائرة»

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

شرطة انه إذا أجري تصليح أو استبدال قطعة من طائرة أو من أجهزتها أثناء وجود الطائرة في محل ما اتضح ان ذلك المحل غير صالح عملياً .

أ - لأن يجري فيه التصليح أو الاستبدال بشكل يمكن معه اصدار الشهادة «أو

ب - لأن تصدر الشهادة أثناء وجود الطائرة في ذلك المحل .

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

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

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

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

٣ - يجب أن يذكر في الشهادة نوع الطائرة

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

#### 10 - Validation of maintenance engineers licences

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

#### 11 - Technical Log books

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

- (a) An aircraft log book; and
  - (b) A separate log book in respect of each engine fitted to the aircraft; and
  - (c) A separate log book in respect of each variable pitch propeller fitted to the aircraft.
- The log books shall contain the particulars specified in the Third Schedule to these Regulations.

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

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

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

5. Every log book shall be preserved by

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

١٠ - «تثبيت شرعية رخصة مهندس الصيانة»

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

١١ - «سجل الرحلات الفني»

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

أ - سجل رحلات الطائرات .

ب - سجل رحلات منفردة عن كل محرك آلي مركب في الطائرة .

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

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

٢ - كل قيد في سجل الرحلات يجب ان يتم حالما يصير بالامكان اجراء ذلك بعد الحادث المتعلق به على ألا يتأخر ذلك عن السبعة الأيام منذ رجوع الطائرة إلى قاعدتها .

٣ - كل قيد في سجل الرحلات قائم عملاً بهذا النظام يجب ان يدون بحبر أو بقلم لا يمحي .

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

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

## 12 - Equipment of aircraft not radio equipment

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

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

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

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

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

الشكل تعتبر لأغراض هذه الأنظمة كجزء من سجل الرحلات .

٥ - كل سجل من سجلات الرحلات ، يحفظ عند المسؤول عن الطائرة لغاية سنتين بعد ان تكون الطائرة قد أتلفت أو سحبت من الاستعمال نهائياً .

## ١٢ - «أجهزة الطائرة عدا أجهزة الراديو»

١ - لا يسمح الطائرة ان تطير الا اذا كانت أجهزتها قد تقيدت بقانون البلاد المسجلة فيها وكانت أضوائها وعلاماتها قابلة للظهور وإشاراتها للإرسال وفقاً لهذه الأنظمة .

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

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

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

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

safety of the aircraft.

### 13 - Radio equipment of aircraft

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

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

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

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

### 14 - Aircraft Weight Schedule

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

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

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

### ١٣ - «أجهزة راديو الطائرة»

١ - لا يسمح للطائرة ان تطير الا إذا كانت مزودة بجهاز راديو عملا بقانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها ليصير بالامكان اجراء المواصلات وتسيير الطائرة وفقا لاحكام هذه الأنظمة .

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

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

٤ - جميع آلات الراديو المركبة في طائرة مسجلة في الكويت (سواء كان ذلك عملا بهذه الأنظمة ام لا) يجب ان تكون من النوع الموافق عليه من الادارة بناء على توصية خبير التسجيل بالنسبة للغاية التي تستعمل لاجلها «وان تركيب بطريقة يوافق عليها» ولا يجوز اجراء تغيير في الجهاز نفسه او في طريقة تركيبه الا بموافقة الادارة بناء على توصية خبير التسجيل .

### ١٤ - «جدول وزن الطائرة»

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

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

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

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

#### 15 - Notices in Aircraft

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

#### 16 - Exits in Aircraft

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

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

#### 17. Access and inspection for airworthiness purposes

The Administration on the recommendation of the Registration

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

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

#### ١٥ - «إعلانات في الطائرة»

١ - تعرض داخل كل طائرة مسجلة في الكويت إعلانات تبين أن التدخين ممنوع وفقاً لأي شرط يمكن أن يفرض على التدخين بموجب شهادة أهلية الطائرة للطيران .

#### ١٦ - «وسائل الخروج من الطائرة»

١ - كل وسيلة من وسائل الخروج من طائرة نقل عمومية مسجلة في الكويت ومن كل قسم من أقسامها المخصص للركاب يجب أن تبقى خالية من كل عائق والالتصاق أو بوسيلة أخرى يمكن أن تعيق استعمالها عند الطوارئ .

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

#### ١٧ - «الدخول والتفتيش لأغراض أهلية الطائرة

الطيران»

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

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

#### 18 - Fees

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

### PART - III

#### AIRCRAFT CREW AND LICENSING 19 - Composition of flight crew of aricraft

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

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

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

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

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

١٨ - «الرسوم»

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

### الجزء الثالث

#### (ملاحو الطائرة وترخيصهم)

١٩ - «تأليف ملاحي الطائرة»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

أ- تزيد على طريقها المقترح والمرسوم قبل اقلاعها عن مسافة ٥٠٠ ميل بحري عندما تقاس اما

١ - على طول الطريق المقصود قطعها «ان سمحت الظروف بذلك» أو

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

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

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

٥ - على الطائرة المسجلة في الكويت والمطلوب منها بموجب أحكام النظام /١٣ ان تكون مجهزة بجهاز راديو ان تحمل معها عاملا «لاسلوكيا» كأحد أفراد ملاحيتها «لا يجوز له» ان كان مطلوباً منه ان يدير جهاز تلغرافي لاسلكي ان يكون نفس الشخص القائم بوظيفة أخرى عملاً بهذا النظام .

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

٧ - يجب على الطائرة المسجلة في الكويت والحاملة عشرين راكباً «أو أكثر» في رحلة للنقل العمومي ان تحمل معها مضيفاً كأحد أفراد ملاحيتها يقوم لمصلحة سلامة الركاب بالمهام التي

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

## 20 - Members of Flight Crew-Licences

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

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

(b) undertake the duties of a pilot additional to the members of the flight crew so required,

unless he is the holder of an appropriate licence granted under the law of any Contracting State and validated by the Administration.

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

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

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

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

## ٢٠ - «رخص الملاحين الجويين»

١ - مع التقيد بأحكام هذا النظام لا يسمح لشخص .

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

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

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

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

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



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

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

#### 21 - Students Pilot's Licences

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

2. (i) Application for a Student Pilot's Licence shall be submitted on a form supplied for the purpose and shall contain the following particulars:

- a) Applicant's full name;
- b) His permanent address;
- c) His Nationality;
- d) The date and place of his birth;
- e) A statement of any previous application by him for any licence to pilot a flying machine;
- f) A declaration by him that since the date of the medical examination referred to hereinafter the applicant has not suffered from any physical defect or disability or from any disease.

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

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

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

#### ٢١ - «رخص طالب طيار»

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

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

- أ - اسم الطالب بكاملة.
- ب - عنوانه الدائم.
- ج - جنسيته.
- د - تاريخ ومكان الولادة.
- هـ - بيان عن أي طلب سابق قدمه للحصول على رخصة لقيادة طائرة.

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

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

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

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

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

(a) He flies at all times under the orders of a person holding an instructor's rating as required by Regulation 24, who shall ensure that the student does not undertake manoeuvres beyond his capacity, and obeys the instructions given by such instructor;

(b) He does not carry passengers;

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

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

## 22 - Validation of Licences to Members of Flight Crew

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

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

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

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

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

ب - ألا يحمل معه ركاباً .

ج - ألا يطير خارج الكويت ومياهها الإقليمية الا باذن خطي صريح من شخص مفوض .

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

## ٢٢ - تثبيت شرعية الرخص لملاحي الطائرة»

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

following classes granted under the law of any Contracting State.

Private pilot's licence (Flying Machines),

Commercial pilot's licence (flying machines),

Senior commercial pilot's licence (flying machines),

Airline transport pilot's licence (flying machines),

Flight navigator's licence,

Flight engineer's licence,

Flight radiotelephony operator's general licence,

Flight radio telephony operator's restricted licence,

Flight radiotelegraphy operator's licence,

Flight radiotelegraphy operator's temporary licence,

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

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

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

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

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

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

رخصة طيار خصوصية (طائرة) .

رخصة طيار تجاري (طائرة) .

رخصة طيار تجاري درجة أولى (طائرة) .

رخصة طيار لخط نقل جوي .

رخصة ملاح جوي .

رخصة مهندس طيران .

رخصة عمومية لعامل تلفنة لاسلكية .

رخصة محدودة لعامل تلفنة لاسلكية .

رخصة عمومية لعامل مراسلة لاسلكية .

رخصة مؤقتة لعامل مراسلة لاسلكية .

٢ - ان الرخصة من أي صنف والممنوحة

بموجب سلطة مشروعة تخول حاملها القيام

بالواجبات المعينة بصدد تلك الرخصة في الجزء

الأول من الجدول السابع المذكور تحت عنوان

«امتيازات» .

على شرط الا يخول الشخص للقيام بالواجبات

المعينة في رخصته إذا علم أو كانت لديه أسباب

تجعله يعتقد ان حالته الصحية (ويشتمل ذلك على

نظره وسمعته) تجعله مؤقتاً أو باستمرار غير صالح

للقيام بتلك الواجبات .

٣ - أية درجة من الأصناف المعينة في الجزء

الثاني من الجدول السابع المذكور تعتبر انها تكون

جزءاً من الرخصة وتخول صاحبها ان يقوم

بالواجبات المعينة في الجزء الثاني من الجدول

المذكور الخاص بتلك الدرجة .

٤ - على كل شخص لديه رخصة ثبتت

شرعياً «بموجب هذه الأنظمة» يعاني .

أ - عطلاً «شخصياً» أثناء تأديته الواجبات التي

لها صلة برخصته أو

ب - أي عطل شخصي آخر يقعه عن

العمل أو

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

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

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

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

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

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

### 23 - Personal Flying Log Book

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

The name and address of employer (if any).

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

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

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

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

ج - أي مرض يقعه عن العمل لمدة عشرين يوماً أو أكثر ان يبلغ كتابة «الإدارة» والسلطة ذات الصلاحية في الدولة التي بموجب قانونها منحت الرخصة عن ذلك العطل أو المرض «وفي حالة العطل» يجب ان يجري التبليغ في أقرب وقت ممكن «وفي حالة المرض» حالاً «بعد انقضاء مدة العشرين يوماً».

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

ينتهي توقيف الرخصة.

١ - عندما يجري فحص حاملها طبياً حسب ترتيب تقوم به الدولة التي بموجب قانونها منحت الرخصة ويعلن انه صالح لأن يستأنف عمله بموجب الرخصة أو

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

٢٣ - «سجل الرحلات الجوية الشخصي»

على أي فرد من ملاحي طائرة مسجلة في الكويت ان يقتني سجلاً «شخصياً» للرحلات الجوية حيث يسجل التفاصيل التالية: اسمه وعنوانه.

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

اسم وعنوان الموظف (ان وجد).

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

أ - التاريخ والزمن والدوام وأمكنة الوصول والانطلاق لكل رحلة.

ب - طراز وعلامات تسجيل الطائرة.

ج - الوظيفة التي قام بها أثناء الرحلة.

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

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

#### 24 - Instruction in Flying

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

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

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

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

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

(ii) If payment is made for the instruction, such licence entitles the holder to act as pilot in command of an aircraft flying for the purposes or public transport; and

(iii) Such licence includes a rating entitling the holder, in accordance with the relative privileges specified in the Seventh Schedule to these Regulations, to give such instruction in flying;

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

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

هـ - تفاصيل أية تجربة أو اختبار أجري أثناء الطيران .

#### ٢٤ - «التدريب على الطيران»

١ - لا يسمح لشخص ان يقوم بأي تدريب على الطيران أو باعطاء أية ارشادات لشخص ان يطير أو على وشك الطيران في طائرة بقصد تأهله .

أ - للحصول على رخصة طيار أو

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

ج - لادخال أو تغيير أي صنف من الأصناف «عدا فئة طائرة» في رخصة الطيار ما لم .

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

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

٣ - تشتمل تلك الرخصة على درجة تخول حاملها ان يقوم بالتعليم أثناء الطيران وفقا للامتيازات المتعلقة بها والمعيّنة في الجدول السابع من هذه الأنظمة . على شرط الا يطبق الفرع الثاني من هذه الفقرة اذا كان يملك الطائرة نادي

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

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

#### 25 - Fees

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

### PART IV OPERATION OF AIRCRAFT

#### 26 - Operations Manual

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

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

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

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

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

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

#### ٢٥ - «الرسوم»

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

### الجزء الرابع عمل الطائرات

#### ٢٦ - «كتب التعليمات»

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

أ - تمرين أشخاص على القيام بوظائف في الطائرة «أو»/

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

٢ - على المسؤول عن كل طائرة ينطبق عليها هذا النظام ان يقوم بتحضير كتيب يتضمن المعلومات والارشادات الضرورية بالإضافة إلى التفاصيل المدونة في شهادة أهلية الطائرة للطيران، السارية المفعول ليتمكن موظفيه من القيام بواجباتهم بالنسبة إلى تسير الطائرة في رحلتها المقصودة «وعلى الخصوص المعلومات

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

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

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

## 27 - Public Transport Operators Responsibilities

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

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

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

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

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

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

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

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

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

٢٧ - «مسؤوليات المسؤولين عن النقل العمومي»  
١ - قبل ان تقوم مسجلة في الكويت برحلة جوية لأغراض النقل العمومي «يجب على المسؤول عن الطائرة/

أ - ان يعين طيارا ليكون قائدا للطائرة أثناء الرحلة .

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

ج - ان يقتنع ان المحطات اللاسلكية الجوية ووسائل الملاحة الجوية القائمة على خدمة الطريق المقصود «أو أي تحويل مخطط منه» كافية لتأمين سلامة طيران الطائرة .

٢ - على المسؤول عن طائرة مسجلة في الكويت الا يسمح لأي شخص ان يكون عضوا من ملاحيتها أثناء أية رحلة بقصد النقل العمومي (ما عدا إذا كان القصد فقط تمرين أشخاص

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

#### **28 A - Prevention of Excessive Fatigue of Flight Crew**

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

#### **29 - Loading of Public Transport Aircraft**

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

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

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

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

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

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

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

#### **٢٨ - تحاشي الاجهاد المفرط لملاحي الطائرة»**

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

#### **٢٩ - تحميل طائرات نقل عمومي»**

١ - يطبق هذا النظام على طائرات النقل العمومية المسجلة في الكويت ما عدا/ أ - الطائرات التي لا يزيد وزنها المرخص عن (٢٥٠٠) رطل انكليزي.

ب - الطائرات المستعملة في وقت ما .

١ - التمرين لأشخاص على القيام بوظائف في طائرة .

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

٢ - على المسؤول عن الطائرة المطبق عليها هذا النظام ان يعين شخصا ليكون مسؤولا عن تحميل الطائرة قبل كل رحلة بقصد النقل العمومي وان يزود ذلك الشخص بتعليمات كتابية تتعلق بتوزيع وضبط الحمولة حتى يضمن :



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

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

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

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

### 30 - Public Transport Aircraft Operating Conditions

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

2. The requirement in respect of weather minima for take-off, approach to landing in Part III of the Tenth Schedule shall be

أ - نقل الحمولة بأمان أثناء الرحلة .

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

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

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

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

٣٠ - «شروط العمل لطائرات النقل العمومية»

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

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

complied with in respect of every aircraft to which Regulation 26 applies.

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

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

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

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

### 31 - Aircraft not Registered in Kuwait-Weather Minima

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

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

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

أ - إذا كانت ذات محرك واحد «في حالة توقف ذلك المحرك» .

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

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

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

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

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

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

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

### 32 - Pre-flight Action by Commander of Aircraft

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

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

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

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

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

(e) that sufficient fuel, oil and engine coolant (if required) are carried for the

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

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

### ٣٢ - أعمال قائد الطائرة قبل الاقلاع»

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

أ - ان الرحلة يمكن اجراؤها بأمان واضعاً في حسابه آخر معلومات متوافرة عن الطريق والمطارات المقصود استعمالها والتقارير المتوافرة عن الطقس والتقلبات الجوية وطريق آخر للطيران فيما لو استعمال اتجاه الرحلة كما هو مخطط .

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

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

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

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

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

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

### 33 - Pilots to remain at controls

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

### 34 - Public Transport of Passengers Duties of Commander

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

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

a) before the aircraft takes off ensure that all passengers are make familiar with

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

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

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

### ٣٣ - «ملازمة قادة الطائرات لمقودها»

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

### ٣٤ - «واجبات القائد الخاصة بطائرات النقل العمومية»

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

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

أ - ان يتأكد قبل اقلاع الطائرة ان جميع الركاب قد اطلعوا على مكان وطريقة استعمال

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

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

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

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

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

e) before the aircraft takes off, or lands,

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

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

ج - وان كانت الطائرة مائية، ان يتأكد ان جميع الركاب قد اطلعوا على مكان اعتده النجاة واعطوا شرحا عمليا لطريقة الاستعمال «كما ذكر اعلاه» قبل اقلاع الطائرة .

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

هـ - وقبل اقلاع الطائرة أو هبوطها وعندما يرى ان الحيلة ضرورية بسبب اضطراب الهواء

and when by reason of turbulent air or any emergency occurring during flight he considers the precaution necessary, take all reasonable steps to ensure that all passengers are properly secured by safety belts or safety harness;

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

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

### 35 - Operation of Radio in Aircraft

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

2. Whenever an aircraft is in flight in such circumstances that it is required by or under these Regulations to be equipped with radio communication apparatus, a continuous radio watch shall be maintained on such frequency as is for the time being is

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

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

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

### ٣٥ - «عمل الراديو في الطائرة»

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

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

use for the purpose of ending messages to that aircraft by the air-ground control radio station serving the airspace in which the aircraft is flying.

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

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

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

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

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

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

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

a) the identification of the aircraft radio station;

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

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

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

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

٣ - لا يجوز لمحطة راديو في طائرة ان تدار بطريقة ما تسبب تداخلا في المواصلات اللاسلكية للملاحة الجوية يمكن اجتنابه «أو ان تضعف كفاءة تلك المواصلات» .

وعلى الأخص لا يجوز القيام بانبعثات الا إذا كانت :

أ - من النوع والذبذبة المعمولة بها في ذلك الوقت وفقا للاصطلاح المتبع في الملاحة الجوية الدولية في الفضاء الجوي الذي تسير فيه الطائرة .

ب - رسائل و اشارات خطر وحالة طوارئ تتعلق بالسلامة «وفقا» للاصطلاح المتبع في الملاحة الجوية الدولية .

ج - رسائل و اشارات تتعلق بسير الطائرة «وفقا» للاصطلاح المتبع في الملاحة الجوية الدولية .

د - اشارات مرسله عامه مسموح بها بموجب الترخيص المعطى لمحطة الراديو في الطائرة والمشار إليه في الفقرة الأولى من هذا النظام .

٤ - في كل طائرة مجهزة بجهاز اتصال راديو يحفظ سجل للمواصلات اللاسلكية حيث تدون القيود التالية :-

أ - ماهية محطة راديو الطائرة .

ب - التاريخ والوقت الذي تبدأ وتنتهي به كل مراقبة لاسلكية في الطائرة والذبذبة التي استعملت فيها .

ج - تاريخ ووقت وتفصيل كافة الرسائل أو الاشارات المرسله أو المستلمة من ضمنها تفصيل أية اشارة خطر سير ارسلت أو استلمت .

d) particulars of any action taken upon the receipt of a distress signal or messages;

e) particulars of any failure or interruption of radio communications and the cause thereof.

The flight radio operator maintaining radio watch shall sign the entries in the telecommunication log book indicating the times at which he began and ended the maintenance of such watch.

Provided that a telecommunication log book shall not be required to be kept in respect of communication by radiotelephony with an aeronautical radio station.

5. The telecommunication log book shall be preserved by the operator of the aircraft until a date six months after the date of the last entry therein.

### 36 - Towing and Picking up of Persons and Articles

1. Subject to the provisions of this Regulation, and aircraft in flight shall not, by means external to the aircraft, tow any article, or pick up or cause any person, animal or article, unless the certificate of airworthiness or validation in force in respect of that aircraft includes an express provision that the aircraft may be used for that purpose.

2. An aircraft in flight shall not tow any article, at night or when flight visibility is less than one mile.

3. Nothing in this Regulation shall:

a) prohibit the towing in a reasonable manner by an aircraft in flight of any radio aerial, any instrument which is being used for experimental purposes or any signal, apparatus or article required or permitted by or under these Regulations to be towed or displayed by an aircraft in flight;

b) Prohibit the picking up or raising or any person, animal or article in an emergency or for the purpose of saving life.

د - تفاصيل أي عطل أو توقف حصل في المواصلات اللاسلكية وسببه .

على العامل اللاسلكي القائم على المراقبة اللاسلكية ان يوقع القيودات في سجل المخابرات اللاسلكية مبينا الأوقات التي بها بدأ وانهى تلك المراقبة .

بشرط ألا يطلب حفظ سجل اتصال لاسلكي عن المواصلات المتبادلة مع محطة لاسلكية للملاحة الجوية بوساطة الهاتف اللاسلكي .

هـ - يحفظ سجل المواصلات عن المسؤول عن الطائرة لغاية ستة شهور بعد تاريخ آخر قيد ادخل في السجل .

### ٣٦ - «قطر والتقاط أشخاص وأشياء»

١ - مع مراعاة احكام هذا النظام لا يجوز لطائرة أثناء طيرانها ان تقطر أي شيء بوسائل خارجة عنها أو ان تلتقط أو ترفع أي شخص أو حيوان أو شيء الا إذا كانت شهادة أهليتها للطيران او شرعيتها السارية المفعول تشتمل على شرط صريح يخول استعمال الطائرة لهذه الغاية .

٢ - لا يجوز لطائرة محلقة في الجوان تقطر أي شيء أثناء الليل أو عندما تكون الرؤية الجوية أقل من ميل واحد .

### ٣ - لا شيء في هذا النظام

أ - يمنع طائرة محلقة في الجوان تقطر بطريقة معقولة السلك اللاقط للصوت (ايريال) أو أية آلة مستعملة لأغراض الاختبار أو أية اشارة أو جهاز أو شيء مطلوب أو مصرح به بموجب هذه الأنظمة ان يقطر أو يعرض بوساطة طائرة في الجو .

ب - يمنع التقاط أو رفع أي شخص أو حيوان أو شيء في حالة طائرة أو بقصد انقاذ حياة شخص .



### 37 - Dropping of Persons and Articles

1. Articles and animals (whether or not attached to a parachute) shall not be dropped, or permitted to drop, from an aircraft in flight so as to endanger persons or property.

2. Articles, animals and persons (whether or not attached to a parachute) shall not be dropped, or permitted to drop, to the surface from an aircraft flying within the territories of Kuwait.

Provided that this paragraph shall not apply to the descent of persons by parachute from an aircraft in emergency, nor to the dropping of articles by, or with the authority of, the commander of the aircraft in the following circumstances:

a) the dropping of articles for the purpose of saving life;

b) the jettisoning, in case of emergency, of fuel or other article in the aircraft;

c) the dropping of material for agricultural, public health or similar purposes, if the certificate of airworthiness in force in respect of the aircraft includes an express provision that the aircraft may be so used.

d) the dropping of articles solely for the purpose of navigating the aircraft in accordance with ordinary practice or with the provisions of these Regulations;

e) the dropping in a place appointed for that purpose by the person in charge of an aerodrome, of banners or similar article used in towing;

f) the dropping of persons or articles in accordance with a special permission in writing granted by the Administration and subject to any conditions or limitations imposed in such permission.

3. For the purpose of this Regulation dropping includes projecting and lowering.

### ٣٧ - «القاء أشخاص أو أشياء»

١ - لا يجوز ان يلقي أو يسمح باللقاء من طائرة في الجو لأشياء أو حيوانات أو أشخاص سواء كانت مرتبطة بمظلة (برشوت) أم لا قد تعرض الأشخاص أو الممتلكات للخطر .

٢ - لا يجوز ان يلقي أو يسمح باللقاء إلى سطح الأرض بحيوانات أو أشخاص (سواء كانت مرتبطة بمظلة أم لا) من طائرة محلقة فوق الأراضي الكويتية .

على شرط ألا تطبق هذه الفقرة على هبوط أشخاص بمظلة من طائرة في حالة الطوارئ أو على القاء أشياء من قبل قائد الطائرة أو بأمره في الظروف التالية :

أ - القاء أشياء بقصد انقاذ حياة

ب - طرح مشحون الطائرة لتخفيف حملها في حالة الطوارئ سواء كان ذلك وقوداً أو شيئاً آخر في الطائرة .

ج - القاء مواد لأغراض الزراعة أو الصحة العامة أو ما شابه ذلك إذا كانت شهادة أهلية الطائرة للطيران السارية المفعول للشمل على بند واضح يسمح باستخدام الطائرة لهذا العمل .

د - القاء أشياء بقصد تسيير الطائرة وفقاً للعادة المتبعة أو لأحكام هذه الأنظمة .

هـ - القاء الاعلام المستعملة في القطر أو الأشياء المشابهة لها في مكان معين لهذه الغاية من قبل الشخص المسؤول عن المطار .

و - القاء أشخاص أو أشياء بإذن خاص منح كتابة من الإدارة وعرضة لأي شرط أو تحديد فرفض في ذلك الإذن .

٣ - لأغراض هذا النظام عبارة «القاء» تشمل طرح وانزال .

### 38 - Carriage of Munition of War

1. An aircraft shall not carry any munitions of war.

2. It shall be unlawful for any person to load or cause to be loaded on board an aircraft, or to deliver or cause to be delivered for loading thereon, any goods which he knows or has reason to believe or suspect to be munitions of war.

3. for the purposes of this Regulation "munitions of war" means such weapons and ammunition as are designed for use in war fare.

### 39 - Carriage of Dangerous Goods

1. Dangerous goods shall not be carried in an aircraft except as follows:

a) goods carried with the written permission of the Administration, and in accordance with any conditions to which such permission may be subject;

b) goods carried in an aircraft with the consent of the operator thereof for the purpose of ensuring the proper navigation or safety of the aircraft or the well-being of any person on board;

c) goods permitted to be carried under the laws of the country in which the aircraft is registered, if there is in force in relation to such country an agreement between the Government of His Highness the Emir and the government of that country permitting the carriage of dangerous goods within Kuwait in aircraft registered in that country.

2. Dangerous goods permitted by or under this Regulation to be carried in an aircraft shall not be loaded in the aircraft as cargo to be carried therein unless the consignor of the goods has clearly marked the goods or the container in which they are contained with a label or stencil indicating the identify of the goods and the nature of the danger to which they give, rise, and has furnished the operator of the aircraft with a consignment note stating such identity and

### ٣٨ - «نقل ذخيرة حربية»

١ - لا يسمح لطائرة ان تحمل ذخيرة حربية .

٢ - يحرم قانونا على أي شخص ان ينقل أو يعمل على النقل في طائرة أو ان يسلم أو يعمل على التسليم بقصد النقل عليها لأية بضاعة يعلم انها ذخيرة حربية أو يكون لديه أسباب تجعله يعتقد أو يشك بانها ذخيرة حربية .

٣ - لأغراض هذا النظام عبارة «ذخيرة حربية» تعني أية أسلحة أو ذخيرة معروفة باستعمالها في القتال .

### ٣٩ - «نقل بضائع خطرة»

١ - لا يجوز نقل بضائع خطرة في طائرة سوى:

أ - البضائع المحملة بموجب اذن خطي من الإدارة وفقا لأي شرط يكون ذلك الإذن عرضة له .

ب - البضائع المحملة في طائرة بموافقة المسؤول عنها وبقصد تأمين طيرانها أو سلامتها أو رفاهية أي شخص في داخلها .

ج - البضائع المسموح بنقلها بموجب قوانين البلاد المسجلة فيها الطائرة إذا وجدت اتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك البلاد بين حكومة سمو الأمير وحكومة تلك البلاد تسمح بنقل بضائع خطرة داخل الكويت في طائرة مسجلة في تلك البلاد .

٢ - البضائع الخطرة المسموح بنقلها بطائرة بموجب هذا النظام لا يجوز ان تحمل في الطائرة كسحنة تنقل فيها ما لم يكن الشاحن قد وضع علامة واضحة على البضائع ونوع الخطر الذي قد يتسبب عنها «وان يكون قد زود المسؤول عن الطائرة بمذكرة شحن تبين تلك الماهية وذلك الخطر» وعلى المسؤول عن الطائرة ان يبلغ قائدها

danger. The operator shall notify the commander of the aircraft of the identity and dangerous nature of the goods, and of the weight or quantity thereof, before the goods are taken on board the aircraft.

3. It shall be unlawful for any person to load or cause to be loaded on board an aircraft, or to deliver or cause to be delivered for loading thereon, any goods which he knows or has reason to believe or suspect to be dangerous goods the carriage of which is prohibited by this Regulation.

4. The provisions of this Regulation shall be additional to and not in derogation from the provisions of Regulation 37 of these Regulations.

#### 40 - Method of Carriage of Persons

Except with a special permission in writing granted by the Administration and subject to any conditions or limitations imposed in such permission, a person shall not be in or on any part of an aircraft in flight which is not a part designed for accommodation of persons and in particular a person shall not be on wings or undercarriage of an aircraft. A person shall not be in or on any object towed by or attached to an aircraft in flight.

Provided that a person may have temporary access to:

a) any part of an aircraft for the purpose of taking action necessary for the safety of the aircraft or of any person or goods in the aircraft;

b) any part of an aircraft in which cargo or stores are carried, being a part which is designed to enable a person to have access thereto while the aircraft is in flight.

#### 41 - Imperilling Safety of Aircraft

A person shall not wilfully or negligently act in a manner likely to imperil the safety of an aircraft or of any person therein.

عن ماهية وخطورة البضائع وعن وزنها وكميتها قبل وضعها في الطائرة .

٣ - يحرم قانوننا على أي شخص ان يشحن أو يعمل على الشحن في طائرة أو يسلم أو يعمل على التسليم للشحن عليها أية بضاعة يعلم انها بضاعة خطيرة أو يكون لديه أسباب تجعله يعتقد أو يشك بان تلك البضاعة هي بضاعة خطيرة وممنوع حملها بموجب هذا النظام .

٤ - تعتبر احكام هذا النظام اضافة لاحكام النظام (٣٨) من هذه الأنظمة وليست منخلة فيه .

٤٠ - «طريقة نقل الأشخاص»

بدون إذن خاص يمنح كتابة من الإدارة ومع مراعاة أي شرط أو تحديد يفرض في ذلك الإذن فإنه لا يسمح لشخص ما ان يكون بداخل أية طائرة أثناء طيرانها أو على أي جزء منها ليس مخصصا للأشخاص وخاصة لا يسمح لشخص ما ان يكون على أجنحة طائرة أو تحت أجزائها السفلية كذلك لا يسمح لشخص ما ان يكون داخل أو خارج أي شيء مقطوع بطائرة أو مربوط بها أثناء طيرانها . شريطة انه يجوز لشخص ان يدنو مؤقتا من :

أ - أي جزء من طائرة بقصد اجراء أي عمل ضروري لسلامتها أو لسلامة أي شخص أو بضاعة بداخلها .

ب - أي جزء من طائرة محملة شحنة أو بضاعة يكون ذلك الجزء مصنوعا خصيصا لتمكين الشخص ان يدنو إليه أثناء طيرانها .

٤١ - «تعريض الطائرة للخطر»

لا يجوز لشخص «عمدا» «أو عن اهمال» ان يقوم بعمل ما يحتمل ان يعرض الطائرة أو أي شخص فيها للخطر .

#### 42 - Negligent Flying of Aircraft

A person shall not wilfully or negligently cause or permit an aircraft to imperil the safety of any person or property.

#### 43 - Drunkenness in Aircraft

1. A person shall not enter any aircraft when drunk, or become drunk in any aircraft.

2. A person shall not, when acting as a member of the crew of any aircraft or being carried in any aircraft for the purpose of so acting, be in condition in which his capacity so to act is impaired by reason of his having taken any intoxicating liquor or having taken or used any sedative narcotic or simulant drug or preparation.

#### 44 - Smoking in Aircraft

A person shall not smoke in any compartment of an aircraft registered in Kuwait at a time when smoking is prohibited in that compartment by a notice exhibited in accordance with Regulation 15.

#### 45 - Authority of Commander of Aircraft

Every person in an aircraft registered in Kuwait shall obey all lawful commands which the commander of that aircraft may give for the purpose of securing the safety of the aircraft and of persons or property carried therein, or the safety, efficiency of regularity of air navigation.

#### ٤٢ - «الاهمال أثناء تحليق الطائرة»

لا يجوز لشخص «عمدا» أو عن اهمال» ان يجعل أو يسمح لطائرة بأن تتسبب في تعريض أي شخص أو أمتعة للخطر .

#### ٤٣ - «السكر في الطائرة»

١ - لا يسمح لشخص بالدخول إلى طائرة وهو ثمل أو ان يصبح ثملا في أية طائرة .  
٢ - لا يسمح لشخص ما «أثناء قيامه بوظيفة ملاح في أية طائرة أو أثناء حمله في أية طائرة للقيام بتلك الوظيفة» ان يكون في حالة تجعل مقدرته على القيام بذلك العمل معطلة بسبب تناوله أية كمية مشروب مسكر أو تناوله أو استعماله عقارا أو تحضيرا مخدرا أو منوماً أو مهيجا .

#### ٤٤ - «التدخين في الطائرة»

لا يسمح لشخص ما ان يدخن في أي قسم من أقسام طائرة مسجلة في الكويت في الأوقات التي يكون فيها التدخين ممنوعا بموجب اعلان معروض وفقا للنظام (١٥) .

#### ٤٥ - «سلطة قائد الطائرة»

على كل شخص موجود في طائرة مسجلة في الكويت ان يطيع جميع الأوامر الشرعية التي يمكن ان يصدرها قائد الطائرة بغية تأمين سلامة الطائرة والأشخاص أو الأمتعة المنقولة فيها أو سلامة أو كفاءة أو انتظام الطيران .

## PART V DOCUMENTS

### 46 - Documents to be Carried

1. An aircraft shall not fly unless it carries the documents which it is required to carry under the law of the country in which it is registered.

2. An aircraft registered in Kuwait shall, when in flight, carry documents in accordance with the eleventh schedule to these regulations provided that, if the flight begins and ends at the same aerodrome and does not include passage over the territories of any country other than Kuwait the documents may be kept at that aerodrome instead of being carried in the aircraft.

### 47 - Production of Documents

1. The commander of an aircraft shall, within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person, cause to be produced to that person:

a) the certificates of registration and airworthiness in force in respect of the aircraft;

b) the licences of its flight crews;

c) such other documents, in the case of an aircraft registered in Kuwait as the aircraft is required by Regulation 45 of these regulations to carry when in flight, or in the case of an aircraft not so registered, such documents as correspond thereto, being documents which the aircraft is required to carry under the law of the country in which it is registered.

2. The operator of an aircraft registered in Kuwait shall, within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person, cause to be produced to that person such of the following documents as may have been requested by that person documents which are required, by carried or preserved:

## الجزء الخامس

### (الوثائق)

#### ٤٦ - «الوثائق الواجب حملها»

١ - لا يسمح لطائرة ان تطير إلا إذا كانت تحمل الوثائق المطلوب حملها بموجب قانون البلاد التي سجلت فيها .

٢ - على الطائرة المسجلة في الكويت ان تحمل أثناء طيرانها وثائق وفقا للجدول العاشر من هذه الأنظمة على شرط انه إذا بدأت الرحلة وانتهت في نفس المطار ولم تشمل التحليق فوق أراض غير أراضي الكويت يجوز حفظ الوثائق في المطار عوضا عن حملها في الطائرة .

#### ٤٧ - «إبراز الوثائق»

١ - على قائد الطائرة بعد ان يكون طلب منه ذلك من قبل شخص مفوض ان يقدم إلى ذلك الشخص بظرف مدة معقولة :

أ - شهادة تسجيل الطائرة وشهادة اهليتها للطيران الساريتي المفعول .

ب - رخص ملاحيتها .

ج - أية وثيقة أخرى في حالة طائرة مسجلة في الكويت مطلوب منها حملها أثناء طيرانها بموجب النظام (٤٦) من هذه الأنظمة ، أو في حالة طائرة غير مسجلة في الكويت أية وثيقة مطلوب حملها بموجب قانون البلاد المسجلة فيها .

٢ - على المسؤول عن طائرة مسجلة في الكويت في مدة معقولة بعد ان يكون طلب منه ذلك من قبل شخص مفوض ، ان يقدم إلى ذلك الشخص أية وثيقة من الوثائق المبينة أدناه يكون قد طلبها ذلك الشخص والتي يلزم ان تكون سارية المفعول أو محمولة أو محفوظة بموجب هذه الأنظمة .

a) the documents referred to in the Eleventh Schedule to these Regulations as documents, A, B, G and K;

b) in the case of a public transport aircraft or aerial work aircraft, the documents so referred to as Documents D, E and F and the records relating to the flight crew required by paragraph 8 of Section II of the Ninth Schedule to these Regulations to be maintained;

c) the aircraft log book, engine log books and variable pitch propeller log books required under these regulations to be kept;

d) the weith schedule.

3. The holder of a licence granted or rendered valid under these regulations shall, within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person, cause to be produced to that person his licence, including any certificate of validation.

4. Every person required by Regulation 23 of these Regulations to keep a personal flying log book shall cause it to be produced within a reasonable time after being requested to do so by an authorised person within two years after the date of the last entry therein.

#### **48 - Cancellation Suspension, Endorsement and variation Documents**

1. The Administration may if they think fit provisionally suspend any validation or other document granted by them under these Regulations, pending investigation of the case. The Administration may, on sufficient ground being shown to their satisfaction after due enquiry, cancel, suspend or vary any such validation or other document.

2. The holder or any person having the possession or custody of any validation or other document which has been cancelled,

أ - الوثائق المشار إليها في الجدول الحادي عشر كوثائق (أ، ب، ز، ق).

ب - في حالة طائرة نقل عمومي أو طائرة عمل جوي، الوثائق المشار إليها كوثائق د - ه - و - والقيود الخاصة بالملاحين الجويين المطلوب حفظها بموجب الفقرة (٨) من القسم الثاني من الجدول التاسع من هذه الأنظمة.

ج - سجل رحلات الطائرة وسجلات محركاتها حذفه داسرها المتغير (Variable Pitch Propeller Log Books).

د - جدول الوزن.

٣ - على كل الشخص الحامل رخصة منحت أو جعلت شرعية بموجب هذه الأنظمة «وفي مدة معقولة بعد ان يكون طلب منه ذلك من قبل شخص مفوض» ان يقدم إلى ذلك الشخص تلك الرخصة مع أية شهادة تثبت شرعية.

٤ - على شخص مكلف بحفظ سجل طيران شخصي بموجب النظام/ ٢٣ من هذه الأنظمة ان يبرز ذلك السجل ضمن مدة معقولة إذا طلب منه ذلك شخص مفوض ضمن سنتين من تاريخ آخر قيد في السجل.

٤٨ - «الغاء وتوقيف وتظهير وتغيير الوثائق»

١ - تستطيع الإدارة «إذا ارتأت ذلك ملائماً» ان توقف مؤقتاً، إلى ان تبحث القضية أي تثبيت شرعي أو أية وثيقة أخرى منحت من قبلها بموجب هذه الأنظمة، وتستطيع الإدارة على أساس اثبات كاف، ان تلغي أو توقف أو تغير أي تثبيت شرعي أو أية وثيقة أخرى.

٢ - أي شخص يحمل أو يكون بحيازته أو تحت حراسته أي تثبيت شرعي أو أية وثيقة أخرى تكون قد ألغيت أو توقفت أو تغيرت بموجب هذه الأنظمة عليه ان يسلمها للإدارة

suspended or varied under these Regulations shall surrender it to the Administration within a reasonable time after being required to do so by them.

#### 49 - Offences in Relation to Documents

1. A person shall not with intent to deceive:

a) forge, alter, assist in forging or altering, or procure to be forged or altered, any certificate, licence or other document issued or required by or under these Regulations; or

b) use any such certificate, licence or other document which has been forged, altered, cancelled or suspended or to which he is not entitled; or

c) lend any certificate, licence or other document issued or required by or under these regulations to, or allow it to be used by, any other person; or

d) make, assist in making, or procure to be made, any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the grant, issue renewal or variation of any such certificate, licence or other document.

2. A person shall not wilfully mutilate, alter or render illegible any log book or other record required by or under these Regulations to be maintained or any entry made therein, or knowingly make, or procure or assist in the making of, any false entry in or material omission from any such log book or record or destroy any such log book or record during the period for which it is required under those regulations to be preserved. All entries in such log books and records shall be made in ink or indelible pencil and pages shall not be removed from any such log book.

3. A person shall not wilfully or negligently make in a load sheet any entry which is incorrect in any material

ضمن مدة معقولة بعد ان يطلب منه ذلك .

#### ٤٩ - «مخالفات تتعلق بالوثائق»

١ - لا يجوز لشخص ما بقصد الخداع :

أ - ان يزور أو يغير أو يساعد على تزوير أو تغيير أو يعمل على تزوير أو تغيير أية شهادة أو رخصة أو وثيقة أخرى صادرة أو مطلوبة بموجب هذه الأنظمة/ أو

ب - ان يستعمل تلك الشهادة أو الرخصة أو الوثيقة الأخرى التي تكون قد زورت أو غيرت أو الغيت أو توقفت أو التي تخصه/ أو

ج - ان يعيبر أي شهادة أو رخصة أو أية وثيقة أخرى صادرة أو مطلوبة بموجب هذه الأنظمة إلى أي شخص آخر أو يسمح له باستعمالها أو

د - ان يعمل أو يساعد على عمل أو يحمل على عمل أي بيان كاذب بقصد الحصول لنفسه أو لأي شخص آخر على منح أو اصدار أو تجديد أو تغيير أية شهادة أو رخصة أو أية وثيقة أخرى .

٢ - لا يجوز لشخص ما عمدا ان يشوه أو يغير أو يجعل غير مقرأ أي سجل رحلات أو سجلات أخرى «أو أي قيد آخر فيها» مطلوب حفظها بموجب هذه الأنظمة «أو ان يعمل عن معرفة أو يحمل أو يساعد على عمل أي قيد كاذب في أي سجل رحلات أو سجلات أخرى أو ان يهمل فعلاً أي قيد منها أو ان يتلف أي سجل أو قيد منها أثناء المدة المطلوب فيها حفظ تلك السجلات والقيود بموجب هذه الأنظمة» وجميع القيود في تلك السجلات والوثائق يجب ان تدون بالحبر أو بقلم لا يمحي وألا ينزع أية صفحة من أي سجل منها .

٣ - لا يجوز لشخص ما عمدا أو اهمالا ان يدخل في ورقة الشحن أي قيد غير صحيح أو

particular, or any material omission from such a load sheet.

4. A person shall not purport to issue any certificate or maintenance or other certificate unless he is authorised to do so under these Regulations.

5. A person shall not issue any such certificate as aforesaid unless he has satisfied himself that all statements in the certificate are correct.

## PART VI CONTROL OF AIR TRAFFIC

### 50 - Rules of the Air and Air Traffic Control

1. Subject to the provision of paragraph (2) of this Regulation the Rules of the Air and Air Traffic Control contained in the Twelfth Schedule shall not be contravened.

2. It shall be lawful for the Rules of the Air and Air Traffic Control to be departed from by any person or aircraft to the extent necessary for avoiding immediate danger and for complying with the law of any country within which the aircraft then is.

3. If any departure from the Rules of the Air and Air Traffic control is made by an aircraft for the purpose of avoiding immediate danger, the commander of the aircraft shall cause written particulars of the departure, and of the circumstances giving rise to it, to be given within ten days thereof to the competent authority of the State in whose territory the departure, was made, or if the departure was made over the High seas, to the Administration.

4. Nothing in the Rules of the Air and Air Traffic Control shall exonerate any person from the consequences of any neglect of any precautions required by ordinary aviation practice or by the special circumstances of the case.

يهمل تسجيل شيء ما في ورقة الشحن تلك .

٤ - لا يجوز لشخص ما ان يدعي سلطة اصدار أية شهادة صيانة أو أية شهادة أخرى ما لم يكن مفوضا بذلك بموجب هذه الأنظمة .

٥ - لا يجوز لشخص ما ان يصدر أية شهادة من الشهادات المذكورة سالفها الا إذا اقتنع بان جميع البيانات فيها صحيحة .

## الجزء السادس (مراقبة الحركة الجوية)

### ٥٠ - «أنظمة الجو ومراقبة الحركة الجوية»

١ - مع مراعاة احكام الفقرة (٢) من هذا النظام، لا يجوز مخالفة أنظمة الجو وأنظمة مراقبة الحركة الجوية المبينة في الجدول الثاني عشر .

٢ - يجوز شرعيا لأي شخص أو طائرة ان تحيد عن مقتضيات أنظمة الجو ورقابة الحركة الجوية بمقدار ما هو ضروري لتجنب خطر مباشر وللتقيد بقانون البلاد التي تكون الطائرة فيها آنذاك .

٣ - إذا حدث أي خروج عن أنظمة الجو ومراقبة الحركة الجوية من قبل طائرة بقصد تجنب خطر مباشر «يجب على قائد الطائرة ان يبلغ كتابة تفاصيل ذلك الخروج والظروف التي اوجدته إلى السلطة المختصة في تلك الدولة التي حصل الخروج فوق أراضيها» أو إلى الإدارة إذا كان الخروج قد وقع في عرض البحر، وذلك ضمن عشرة أيام بعد وقوعه .

٤ - ليس في أنظمة الجو ومراقبة الحركة الجوية ما يبرئ أي شخص من نتائج أي اهمال في اتخاذ أية حيلة تقتضيها العادة المألوفة في الطيران والظروف الخاصة بالحادث .



## PART VII AERODROMES

### 51 - Restrictions of Landing Places

An aircraft shall not use as a place of landing or departure in the territories of Kuwait any place other than an aerodrome or aerodromes at Kuwait.

Provided that this prohibition shall not apply to landing due to accident, stress of weather or other unavoidable cause.

### 52 - Use of Aerodromes

Every aircraft making use of the aerodrome or aerodromes at Kuwait shall comply with the requirement of the controlling authority at that aerodrome respecting such use.

### 53 - Application of Laws and Regulations in Force in Kuwait

Subject to provisions of these regulations, the laws and regulations for the time being in force in Kuwait concerning the entry into and the departure from the territories of Kuwait, of persons by sea and land and concerning the importation and exportation from the territories of Kuwait of goods by sea and land shall apply respectively to the entry and departure of persons and the importation and exportation of goods by air.

### 54 - Notification of Time of Arrival for Purpose of Customs, Public Health and Police Administrations.

Prior notice of the time of the intended arrival of an aircraft from aboard at any Kuwait aerodrome and of departure of an aircraft for abroad from any Kuwait aerodrome shall be given to the Customs, Public Health and Police Administration of Kuwait.

### 55 - Application of Public Health Regulations

Every aircraft, and the persons on board, shall immediately on landing in the

## الجزء السابع (المطارات)

### ٥١ - «تحديد أماكن الهبوط»

لا يسمح لطائرة ان تستعمل أي مكان للنزول في أراضي الكويت أو الاقلاع منه خلاف مطار أو مطارات الكويت .

بشرط ألا يطبق هذا المنع على الهبوط بسبب حادث طارئ أو ضغط جوي أو أي سبب آخر لا معدى عنه .

### ٥٢ - «استعمال المطارات»

على كل طائرة تستعمل مطارا أو مطارات في الكويت ان تتقيد بالمقتضيات التي تفرضها السلطة القائمة على مراقبة المطار بشأن ذلك الاستعمال .

### ٥٣ - «تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها في الكويت»

مع مراعاة احكام هذه الأنظمة فان القوانين والأنظمة المعمول بها حاليا في الكويت والمتعلقة بدخول الأشخاص وخروجهم من الأراضي الكويتية عن طريق البحر والبر والمتعلقة أيضا باستيراد البضائع إلى تلك الأراضي وتصديرها منها برا وبحرا، تطبق على دخول وخروج الأشخاص واستيراد وتصدير البضائع عن طريق الجو .

### ٥٤ - «تبليغ مواعيد الوصول لدوائر الجمارك والصحة العامة والأمن»

يبلغ مقدما لدائرة الجمارك والصحة العامة والأمن في الكويت موعد وصول طائرة قادمة من الخارج إلى أي مطار في الكويت وموعد اقلاعها من أي مطار في الكويت إلى الخارج .

### ٥٥ - «تطبيق أنظمة الصحة العامة»

تخضع كل طائرة توا، بعد وصولها إلى الأراضي الكويتية من الخارج وقبل رحيلها من

territories of Kuwait from abroad and prior to departure from those territories for abroad, submit to the sanitary formalities laid down by the Public Health Administration of Kuwait.

#### 56 - Passports

Persons on board an aircraft in the territories of Kuwait shall be in the possession of valid national passport or equivalent documents and shall produce them on demand to any authorised person. Through passengers not breaking Journey, will not require transit visas. Passengers breaking journey, or leaving the aerodrome will need visas issued by, or on behalf of the Responsible Quarters.

### PART VIII GENERAL

#### 57 - Power to Prevent Aircraft Flying in Contravention of the Regulations or while unfit for Flight.

1. If it appears to an authorised person that any aircraft is intended or likely to be flown:

a) in such circumstances that the flight would be in contravention of the provisions, or any provision, of Regulations 1, 3, 5, 6, 19, 20, 21, 37 or of the conditions governing the use of the aerodromes at Kuwait, or

b) in such circumstances that the flight would be in contravention of any other provision of these Regulations and be cause of danger to persons in the aircraft or goods carried for hire or reward therein or to other persons or property on land or water or in the air' or

c) while in a condition unfit for flight whether the flight would otherwise be in contravention of any provision of these Regulations or of the aforesaid conditions or not;

تلك الأراضي إلى الخارج، والأشخاص الذين فيها، إلى الاجراءات الصحية المفروضة من دائرة الصحة العامة في الكويت .

#### ٥٦ - «جوازات السفر»

على الأشخاص القادمين جوا، إلى الأراضي الكويتية ان يكون في حيازتهم جوازات سفر قانونية، أو ما يعادلها من الوثائق وان يبرزوها إلى الشخص المفوض عند الطلب، ولا يطلب من الركاب الذين لا ينزلون إلى الكويت تأشيرة مرور .

اما الأشخاص النازلون إليها أو الذين يغادرون المطار فعليهم ان يكونوا حاصلين على تأشيرة صادرة عن الجهات المختصة .

### الجزء الثامن

#### (مواد عامة)

٥٧ - «الصلاحية لمنع طائرة من الطيران بما يخالف الأنظمة أو إذا كانت غير صالحة للطيران»

١ - إذا اتضح لشخص مفوض ان أية طائرة تقصد الاقلاع أو يحتمل ان تقلع :

أ - وهي في ظروف تجعل طيرانها مخالفا لاحكام الأنظمة رقم ١ و٣ و٥ و٦ و١٩ و٢٠ و٢١ و٣٨ أو أي منها أو للشروط المتعلقة باستعمال المطارات في الكويت أو

ب - هي في ظروف مخالفة لأية أحكام أخرى من هذه الأنظمة وقد تعرض للخطر الأشخاص الذين فيها أو البضائع المحملة عليها برسم الأجرة أو التعويض أو أشخاصاً آخرين أو ممتلكات أخرى على الأرض أو فوق المياه أو في الجو أو/

ج - هي في حالة غير صالحة للطيران، سواء كان الطيران مخالفا لأي بند من أحكام هذه الأنظمة أو للشروط السالفة الذكر أم لا .

Such authorised person may give such instructions and take such steps by way of detention or otherwise as appear to him necessary in order to prevent the flight.

2. For the purposes of paragraph (1) of this Regulation the aircraft may be inspected by an authorised person.

3. If any person contravenes any instructions given under paragraph (1) of this Regulation, he shall be deemed to have contravened these Regulations and if any aircraft flies in contravention of any such instructions, or notwithstanding any steps taken by way of detention or otherwise in order to prevent the flight, it shall be deemed to have failed to comply with these Regulations.

#### **58 - Right of Access to Aerodromes and other Places**

Any person authorised in writing by the Administration shall have the right of access at all reasonable times by day or night:

a) to any aerodrome for the purpose of inspecting the aerodrome.

b) to any aerodrome for the purpose of inspecting any aircraft on the aerodrome or any document which he has power to demand under these Regulations, and for the purpose of detaining any aircraft under the provisions of these Regulations, and

c) to any place where an aircraft has landed, for the purpose of inspecting the aircraft or any document which he has power to demand under these Regulations and the provisions of these Regulations.

#### **59 - Obstruction of authorised Persons**

No person shall obstruct or impede any person acting in exercise of his powers or the performance of his duties under these Regulations.

#### **60 - Penalties**

1. If any aircraft fails to comply with these Regulations or if any act is committed

يستطيع ذلك الشخص المفوض ان يصدر من التعليمات ويتخذ من الاجراءات عن طريق التوقيف أو خلافه ما يراه كفيلا لمنع الطيران .

٢ - لأغراض الفقرة (١) من هذا النظام يجوز تفتيش طائرة من قبل شخص مفوض .

٣ - إذا خالف أي شخص أية تعليمات معطاه له بموجب الفقرة (١) من هذا النظام يعتبر مخالفا لهذه الأنظمة وإذا أفلعت أية طائرة مخالفة إحدى تلك التعليمات أو برغم أية اجراءات قد اتخذت بحقها كالتوقيف أو خلافه لمنع طيرانها تعتبر انها اخلت بهذه الأنظمة .

٥٨ - «حق الوصول إلى المطارات وأمكنة أخرى»  
يحق لأي شخص مخول له كتابة من قبل الإدارة ان يدخل في أي وقت معقول في الليل والنهار .

أ - إلى أي مطار بقصد تفتيشه .  
ب - إلى أي مطار بقصد تفتيش أية طائرة فيه أو أية وثيقة يحق له طلبها بموجب هذه الأنظمة وبقصد حجز أية طائرة عملا بأحكام هذه الأنظمة .

ج - وإلى أي مكان تكون الطائرة هبطت فيه لأجل تفتيشها أو تفتيش أية وثيقة يحق له طلبها بموجب هذه الأنظمة وبقصد حجز أية طائرة عملا بأحكام هذه الأنظمة .

لا يجوز لأي شخص ان يعيق أو يمنع أي شخص من القيام بممارسة صلاحياته أو من اتمام واجباته طبقا لهذه الأنظمة .

٥٩ - «منع الأشخاص المفوضين من القيام بواجبهم»

٦٠ - «العقوبات»

١ - إذا لم تتقيد أية طائرة بهذه الأنظمة أو إذا ارتكب أي عمل في الطائرة أو فيما يتعلق بها

in or in respect of, the aircraft in contravention of these Regulations, the operator and commander of the aircraft shall be deemed to have contravened these Regulations, unless he proves that the contravention or default:

a) was due to accident, stress of weather or other unavoidable cause; or

b) took place without his actual fault or privity.

2. Any person who contravenes or fails to comply with these Regulations shall be guilty of an offence, and, without prejudice to any other or higher penalty which may be imposed in respect of the same act of omission under any other law or regulation, shall be liable, on conviction, to imprisonment for a period not exceeding six months or to a fine not exceeding 1000 rupees or to both such imprisonment and fine.

#### 61 - Application of Regulations

These Regulations apply to:

a) all aircraft registered in Kuwait wherever they may be,

b) all other aircraft when within Kuwait.

#### 62 - Interpretation

In these Regulations unless the context otherwise requires:

“Aerial Work” means any purpose other than the carriage of persons or goods, for which an aircraft is flown, if hire or reward is given or promised in respect of the flight or the purposes of the flight;

“Aerial work aircraft” means an aircraft flying or intended by the operator to fly, for the purpose of aerial work;

“Aerobatic manoeuvres” includes loops, spin folls, bunts, aileron turns, stall turns and any other similar manoeuvres;

“Aerodrome” means any area of land or water designed, equipped, set apart or commonly used for affording facilities for the landing and departure of aircraft;

يكون مخالفا لهذه الأنظمة، فيعتبر المسؤول عنها وقائدها بانهما قد خالفا هذه الأنظمة الا إذا اثبت ان المخالفة أو التجاوز:

أ - كان ناتجا عن عارض أو ضغط جوي أو سبب آخر لا معدى عنه أو

ب - وقع دون خطأ مقصود منه أو تواطؤ .

٢ - كل من خالف أو تجاوز التقييد بهذه الأنظمة يكون قد ارتكب مخالفة قانونية ودون المساس بأية عقوبة أخرى أو أشد منها يمكن فرضها بخصوص ذلك الإهمال نفسه بموجب أي قانون آخر أو نظام يعاقب بعد الادانة بالحبس لمدة لا تزيد عن الستة شهور بغرامة لا تزيد (١٠٠٠) روبية أو بكلتا العقوبتين .

٦١ - «تطبيق الأنظمة»

تطبيق هذه الأنظمة

أ - على جميع الطائرات المسجلة في الكويت حيثما كانت .

ب - على جميع الطائرات الأخرى عندما تكون داخل الكويت .

٦٢ - «التفسيرات»

في هذه الأنظمة ما لم تستدع القرينة غير ذلك فان:

عبارة «عمل جوي» تعني أي غرض عدا حمل الأشخاص أو البضائع لأجله تطير الطائرة إذا اعطيت أو وعدت أجرة أو تعويضا فيما يتعلق بالرحلة أو لأغراض تلك الرحلة .

عبارة «طائرة عمل جوي» تعني الطائرة التي تحلق في الجو أو يريد منها المسؤول عنها التحليق في الجو بقصد عمل جوي .

عبارة «مناورات بهلوانية هوائية» تشمل حركات تقلبية ودوران واللعب بجنح الطائرة واللفات، واللفات مع توقيف المحرك وغيرها من المناورات المماثلة .

“Aerodrome traffic zone” in relation to any aerodrome means the airspace extending from aerodrome level to a height of 2.000 feet over the area comprising the aerodrome and the surrounding land or water within a distance of 3.000 yards of its boundaries.

“Aeronautical Radio Station” means a radio station on land or aboard ship providing a service for aircraft radio stations;

“Aeroplane” means a flying machine supported in flight by fixed wings;

“Aircraft radio station” means a radio station on board and aircraft;

“Air-ground Control radio station” means an aeronautical radio station having primary responsibility for handling communications pertaining to the operation and control of aircraft in a given area,

“Air transport undertaking” means person whose usual business, includes the carriage of persons or goods by air for hire or reward;

“Alternate aerodrome” means an aerodrome selected prior to take-off to which a flight may proceed when landing at the intended destination becomes inadvisable;

“Authorised person” means a person authorised in writing by the Administration for any purpose under these Regulations;

“Certificate of airworthiness” includes any validation thereof and any flight manual performance shedual relating to the Certificate of Airworthiness and issued, approved or rendered valid under the law of the country in which the aircraft is registered;

“Commander” in relation to an aircraft means the member of the flight crew designeted as commander by the operator

عبارة «منطقة الحركة بالمطار» بالنسبة إلى أي مطار تعني الفضاء الجوي الممتد من سطح المطار إلى علو (٢٠٠٠) قدم فوق المساحة التي تشمل المطار والأراضي أو المياه المحيطة بها ضمن مسافة (٣٠٠٠) ياردة من حدودها .

عبارة «محطة راديو جوية» تعني محطة راديو على الأرض أو على ظهر سفينة تقوم بخدمة المحطات اللاسلكية في الطائرات .

عبارة «طائرة تعني آلة طائرة» مركزة في طيرانها على أجنحة ثابتة .

عبارة «محطة راديو في طائرة» تعني محطة راديو داخل طائرة .

عبارة «محطة راديو للمراقبة الجوية من الأرض» تعني محطة راديو جوية مسؤوليتها الأساسية ان تدير المواصلات الخاصة بأعمال ومراقبة الطائرات على مساحة محدودة .

عبارة «وحدة لمراقبة الحركة الجوية» تعني شخص أو هيئة عينتها الإدارة أو أي شخص آخر في عهدته مطار ليقدم خدمة مراقبة الحركة الجوية .

عبارة «تعهد بالنقل الجوي» تعني شخص عمله الاعتيادي يشمل نقل الأشخاص أو البضائع جوا مقابل أجرة أو تعويض .

عبارة «مطار بالتناوب» تعني مطار اختيار قبل الاقلاع للهبوط فيه حينما يصبح من غير المستحسن الهبوط في المكان المقصود .

عبارة «شخص مخول» تعني شخص مخول كتابة من الإدارة لأي غرض طبقا لهذه الأنظمة .

عبارة «شهادة أهلية الطائرة للطيران» تشمل أي تثبيت شرعي للشهادة وأي كتيب طيران أو جدول عمل يتعلق بشهادة أهلية الطيران صدر وصدق عليه أو ثبت شرعيا بموجب قانون البلاد التي سجلت الطائرة فيها .

of the aircraft or failing such person, the person who is for the time being the pilot in charge of the aircraft;

“Competent Authority” means in relation to Kuwait the Civil Air Administration, and in relation to any other country the authority responsible under the law of the country for promoting the safety of civil aviation.

“Contracting State” means any State which is a party to the convention;

“Control Area” means airspace which has been notified as such, and which extends from a notified altitude above means sea level;

“Controlled airspace” means control areas and control zones;

“Control Zone” means airspace which has been notified or such and which extends upwards from the surface;

“The Convention” means the Convention of International Civil Aviation signed at Chicago on the seventh day of December, nineteen hundred and forty-four; and in respect of which Kuwait’s instrument of adherence was deposited on May 1960..

“Co-pilot” in relation to an aircraft means a pilot who in performing his duties as such is subject to the supervision of another pilot carried in the aircraft;

“Crew” Every person employed or engaged in an aircraft in flight on the business of the aircraft shall be deemed to be a member of the crew thereof;

“Dangerous goods” means an explosive substance and any other goods (whether explosive or not) which by reasons of their nature are liable to endanger the safety of the aircraft or of persons on board the aircraft;

“Duty” includes any function undertaken

عبارة «قائد (كوماندر) بالنسبة إلى طائرة» تعني أحد ملاحي الطائرة المعين من قبل المسؤول قائدا للطائرة وفي حالة عدم وجود مثل هذا الشخص يكون القائد الشخص القائم حينئذ بوظيفة الطيار المسؤول عن القيادة الفعلية في الطائرة.

عبارة «السلطة المختصة» تعني بالنسبة للكويت إدارة الطيران المدني وبالنسبة إلى أي بلد آخر السلطة القائمة رسمياً في ذلك البلد لتحسين وسائل سلامة الملاحة الجوية المدنية. عبارة «الدولة المتعاقدة» تعني أية دولة تكون طرفاً في المعاهدة.

عبارة «منطقة المراقبة» تعني الفضاء الجوي المبلغ عنه بهذا الشكل والممتد من علو معين فوق سطح البحر، أو صعوداً من سطح الأرض. عبارة «الفضاء الجوي المراقب» تعني مساحات ومناطق المراقبة.

عبارة «المعاهدة» تعني المعاهدة الخاصة بالطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤ والتي أودعت الكويت وثيقة قبولها في ١٧ مايو ١٩٦٠.

عبارة «معاون طيار» بالنسبة إلى طائرة تعني طياراً يكون أثناء قيامه بتلك الوظيفة تحت أمره طيار محمول في الطائرة.

عبارة «ملاح» تعني كل شخص موظف أو مستخدم في عمل ما في طائرة أثناء طيرانها ويعتبر عضواً من ملاحي تلك الطائرة.

عبارة «بضائع خطيرة» تعني أية مادة متفجرة وأي بضائع أخرى (سواء كانت قابلة للانفجار أم لا) قد تعرض بطبيعتها سلامة الطائرة أو الأشخاص الذين في داخلها للخطر.

عبارة «واجب» أو «وظيفة» أو «مهمة» تعني

or performed, whether or not in pursuance of a legal obligation;

“Flight” and aircraft shall be deemed to be in flight from the moment when, after the embarkation of its crew for the purpose of taking off it first moves under its own power, until the moment when it next comes to rest after landing and the expressions “aflight” and “to fly” shall be construed accordingly;

“Flight Crew” the flight crew of an aircraft shall consist of these members of the crew who respectively undertake the duties of pilot, flight navigator, flight engineer and flight radio operator;

“Flight Information Region” means airspace notified as such, as being a region within which flight information and alerting services are provided;

“Flying Machine” means an aircraft heavier than air and having means of mechanical propulsion;

“General Classification of Aircraft”. The expressions appearing in the General Classification of Aircraft set forth in the Thirteenth Schedule to these Regulations shall have the meanings therein indicated;

“Glider” means an aircraft heavier than air not fixed to the ground and having no means of mechanical propulsion, but having means of directional control;

“Goods” includes mails and animals;

“Helicopter” means a flying machine supported in flight by rotating wings;

“Kite” means a non-mechanically driven aircraft, heavier than air, moored to or towed from the ground or water;

“Land” and “Landing” in relation to aircraft, heavier than air, moored to or towed from the ground or water;

“Licence” includes any certificate of competency or certificate of validity issued with the licence or required to be held in

أي عمل اضطلع به أو تم سواء كان طبقاً للالتزام قانوني أم لا .

«طيران» - تعتبر كل طائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تتبع صعود ملاحها إليها بقصد التحرك الأولي للاقلاع بطاقتها الخاصة حتى اللحظة التي بها تتوقف عن الحركة بعد هبوطها إلى الأرض وعبارة «طيران» «وتطير» تؤخذ طبقاً لهذا التفسير .

«ملاحون جويون» - يتألف ملاحو الطائرة من الأعضاء الملاحين الذين يقومون بمهام طيار وملاح جوي ومهندس جوي وعامل لاسلكي جوي .

عبارة «منطقة المعلومات الجوية» تعني الفضاء الجوي المعلن عنه كمنطقة حيث تعطي المعلومات الجوية وخدمات التنبيه .

عبارة «آلة طائرة» تعني طائرة أثقل من الهواء ومجهزة بوسائل الدفع الميكانيكي .

عبارة «التصنيف العام للطائرات» تعني التعابير المبينة في الجدول الثالث عشر من هذه الأنظمة تحت عبارة «التصنيف العام» للطائرات ويكون لها المعاني الموضحة في ذلك الجدول .

عبارة «طيارة شراعية» (كلايدر) تعني طيارة أثقل من الهواء غير مثبتة إلى الأرض وغير مجهزة بوسائل للدفع الميكانيكي لكنها مزودة بجهاز لتوجيه خط سيرها .

عبارة «بضائع» تشمل البريد والحيوانات .

عبارة «هليكوبتر» تعني آلة طائرة مرتكزة في طيرانها على مروحة أفقية .

عبارة «هبوط إلى الأرض بالنسبة إلى طائرة» تشمل النزول على الماء .

عبارة «رخصة» تشمل أية شهادة كفاءة أو شهادة تثبيت شرعية صادرة مع الرخصة أو

connection with the licence by law of the country in which the licence is granted.

“Modification” includes any change in the type of engines, or of the components, instruments, accessories, equipment or apparatus of an aircraft or its engines or any part of such engines, components, instruments, accessories, equipment or apparatus.

“Nautical Mile” Means a distance of 6,080 feet;

“Operator” in relation to an aircraft means the person entitled for the time being to fly the aircraft or, if that, person is the servant or agent of another person and is acting in the course of his employment such other persons;

“Pilot in command” means a person who for the time being is in charge of the piloting of an aircraft, without being under the direction of any other pilot in the aircraft;

“Private flying” means flying for any purposes other than public transport or aerial work;

“Privilege” means a right conferred by a licence entitling the holder of the licence to perform any function to which the licence relates;

“Public transport”, For the purposes of these regulations an aircraft in flight shall be deemed by fly for the purpose of public transport if;

a) hire or reward is given or promised for the carriage of persons or goods in the aircraft; or

b) hire or reward is given or promised for the right to fly the aircraft; or

c) persons or goods are carried gratuitously in the aircraft by an air transport undertaking, Provided that:

1) for the purpose of Part III and Part IV

مطلوب اقتنائها لعلاقتها بالرخصة بموجب قانون البلاد التي منحت الرخصة فيها.

عبارة «تعديل» تشمل أي تغيير في طراز المحركات أو في أجزاء أدوات أو ملحقات أو اعتهه أو أجهزة طائرة أو محركاتها أو أي جزء من تلك المحركات أو الأجزاء أو الآلات أو الملحقات أو الاعتهه أو الأجهزة.

عبارة «ميل بحري» تعني مسافة ٦,٠٨٠ قدما.

عبارة «المسؤول عن ، بالنسبة إلى طائرة» تعني الشخص الذي يحق له في وقت ما القيام بتطير الطائرة أو ان كان ذلك الشخص موظفاً أو وكيلاً لشخص آخر فيكون ذلك الشخص الآخر .

عبارة «طيار مسؤول» تعني شخصاً مسؤولاً عن قيادة طائرة، دون ان يكون تحت إدارة أي طيار آخر في الطائرة في ذلك الوقت .

عبارة «طيران خاص» تعني طيران لأي غرض كان غير النقل العمومي أو العمل الجوي .

عبارة «امتياز» تعني حقا منح بموجب رخصة تخول حاملها القيام بأية مهمة تتعلق بتلك الرخصة .

«النقل العمومي» لأغراض هذه الأنظمة كل طائرة محلقة تعتبر انها تطير بقصد النقل العمومي :

أ - إذا اعطيت أو وعدت بأجرة أو تعويض لنقل أشخاص أو بضائع أو

ب - إذا اعطيت أو وعدت بأجرة أو تعويض للحصول على حق باستعمال الطائرة أو

ج - إذا نقلت أشخاصاً أو بضائع مجاناً من قبل مؤسسة نقل جوي على شرط انه

١ - لأغراض الجزء الثالث والرابع من هذه



of these Regulations, hire or reward shall not be deemed to be given or promised by reason of a payment being made or promised to a flying club by a member thereof;

2) for the purpose of Part III and Part IV of these Regulations an aircraft shall not be deemed to fly for the purpose of public transport solely by reason of hire or reward being given or promised for the right to fly the aircraft;

3) Paragraph (c) shall not apply if the aircraft carried only:

(i) Persons in the employment of the undertaking (including, in the case of a body corporate, its Directors and, in the case of any Airway Corporation, members of the Corporation);

(ii) if the undertaking is a flying club, members of the club;

(iii) goods intended to be used by any such person as aforesaid, or by the undertaking;

“Public Transport Aircraft” means an aircraft flying or intended by the operator of the aircraft to fly, for the purpose of public transport;

“Radio” is to be interpreted as a general term applied to the use of lectro-magnetic waves of frequencies between ten kilocycles a second and three million megacycles a second;

“Radio apparatus” includes all apparatus, including any ancillary equipment, for sending and receiving by means of radio;

“Radio Navigation Apparatus” means radio apparatus designed to assist the navigation of aircraft;

“Rating” means an entry in a licence specifying a privilege or limiting the effect of a privilege;

“Repair” in relation to any part of an aircraft or of its equipment includes replacement;

الأنظمة لا يعتبر ان الأجرة أو التعويض قد اعطى أو وعد به إذا كان الدفع أو الوعد قد اعطي لنادي طيران من قبل أحد أعضائه .

٢ - لأغراض الجزء الثالث والرابع من هذه الأنظمة لا تعتبر الطائرة قائمة في طيرانها بقصد النقل العمومي بمجرد اعطائها أو وعداها بأجرة أو تعويض للحصول على حق استعمالها .

٣ - لا تطبق الفقرة (ج) إذا نقلت الطائرة فقط .

١ - أشخاصا في خدمة المؤسسة من ضمنهم «في حالة هيئة متضامنة مدراؤها» و«في حالة شركة طيران» «أعضاء تلك الشركة» .

٢ - إذا كانت المؤسسة نادي طيران «أعضاء ذلك النادي» .

٣ - بضائع لاستعمال أي شخص من المذكورين أعلاه أو المؤسسة .

عبارة «طائرة للنقل العام» تعني طائرة تطير أو معينة من قبل المسؤول العام عنها لأن تطير بقصد النقل العام .

عبارة «راديو» أو «لاسلكي» يجب ان تفسر كتحديد عام مطبق على استعمال الموجات الكهربائية المغناطيسية ذات الذبذبات ما بين عشرة كليو سيكل في الثانية ثلاثة ملايين ميكاسيكل في الثانية .

عبارة «جهاز راديو» تشمل جميع الأجهزة بما فيها الاعتدة التابعة لها المستعملة للارسال والالتقاط بواسطة اللاسلكي .

عبارة «جهاز راديو للملاحة» تعني جهاز الراديو المخصص لمساعدة قيادة الطائرة .

عبارة «فئة أو درجة» تعني قيда «في رخصة ما تبين امتيازاً» أو تحدد مفعول امتياز .

عبارة «تصليح» بالنسبة لأي جزء من طائرة أو من معداتها تشمل الاستبدال .

“Schedule Journey” means one of a series of journeys which are undertaken between the same two places and which together amount to a systematic service operated in such manner that the benefits thereof are available to members of the public from time to time seeking to take advantage of it and does not include a journey made for any of the following purposes:

a) the carriage of passengers for the sole purpose of instructing them in flying or the duties of flight crews;

b) the carriage of passengers or goods for the sole purpose of providing an air ambulance or rescue service;

c) the carriage, in accordance with arrangements approved by the Administration as being in the public interest, of a party of passengers and their baggage (if any) upon a series of three or more journeys organised as a tour for the common enjoyment of these passengers;

“Steward” means a member of the crew of an aircraft other than a member of the flight crew, charged with duties concerned with the safety of passengers in flight and in emergency and includes stewardess;

“Surface” means the surface of the ground or water and includes any person or thing on the ground or water;

“Territories of Kuwait” means the territories of His Highness the Ruler of Kuwait together with their territorial waters;

“Schedules” shall be the technical schedules approved by the Kuwait Government at the date of issue of these Regulations and to be made available in printed form at the Civil Aviation Department.

**Note:**

We appologize for not listing the schedules mentioned in this law because we could not find them.

عبارة «رحلة مسجلة في الجدول» تعني رحلة من سلسلة رحلات قائمة بين مكانين معينين يشكلان معا خدمة منظمة تدار بطريقة تجعل فوائدها متاحة للجمهور الذي يرغب من حين لآخر في الاستفادة منها «ولا تشمل رحلة قائمة لأي من الأغراض التالية:

أ - نقل الركاب بقصد تعليمهم فقط على الطيران أو لأجل مهم الملاحين الجويين .

ب - نقل الركاب أو البضائع بقصد اعداد مستشفى متنقل جوي أو القيام بخدمة انقاذ .

ج - نقل فريق من الركاب وامتععتهم (ان وجدت) على ثلاثة رحلات أو أكثر تكون قد نظمت كجولة سياحية لمتعة أولئك الركاب وذلك وفقا لترتيبات وافقت عليها الإدارة باعتبارها للصالح العام» .

عبارة «مضيف» تعني عضوا من ملاحى الطائرة غير الملاحين الجويين مكلفا بوظيفة تتعلق بسلامة الركاب أثناء الطيران وفي حالة الطوارئ «وتشمل المضيفة» .

عبارة «سطح» تعني سطح الأرض أو الماء وتشمل أي شخص أو شيء على الأرض أو على الماء .

عبارة «أراضي الكويت» تعني أراضي سمو أمير الكويت مع مياهها الإقليمية .

عبارة «الجداول» تعني الجداول الفنية الموافق عليها من حكومة الكويت وقت اصدار هذه الأنظمة والتي سيكون لدى إدارة الطيران المدني نسخ مطبوعة عنها وتيسر الحصول عليها لمن يطلبها .

ملاحظة :

نعتذر لعدم ادراج الجداول الوارد ذكرها في هذا القانون بسبب عدم عثورنا عليها .

**Decree-Law No. (5) of Year 1987AD.  
About Approving Joining In The Two  
Protocols On Amending The Two  
Agreements of Joint Financing of Some  
Aviation Services In Greenland, Faro  
Islands And Iceland**



After examining the Amiri Decree issued on 27th Shawal 1406AH. corresponding to 3rd July 1986AD., and Article 70 (Para No.

2) of the Constitution,

And upon the proposal of the Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs, And following the approval of the Council of Ministers,

We have enacted the following law:

**Article (1)**

It has been approved for the State of Kuwait to join in the two protocols on amending the two agreements of Joint Financing of Some Aviation Services in Greenland, Faro Islands and Iceland, which were signed in Montréal on 3rd November 1982AD., and their texts are attached to this law.

**Article (2)**

All ministers, each in his jurisdiction, shall enforce this law, which shall enter into force as of the date of being published in the official gazette.

Amir of Kuwait

**Jaber Al-Ahmed**

Prime Minister

**Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah**

Deputy Prime Minister and Minister of  
Foreign Affairs

Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Sief Palace on: 25th Jumada II 1407AH.

Corresponding to: 24th February 1987

**مرسوم بالقانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٧م  
بالموافقة على الانضمام إلى بروتوكولين  
بتعديل اتفاقيتي التمويل المشترك  
لبعض خدمات الملاحة الجوية في  
غرينلاند وجزر فارو وفي أيسلنده**



بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ الموافق ٣

من يوليو سنة ١٩٨٦م وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور

وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية

وبعد موافقة مجلس الوزراء اصدرنا القانون الآتي نصه:

**مادة (١)**

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى البروتوكولين المعدلين لاتفاقيتي التمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في غرينلاند وجزر فارو وفي أيسلنده، الموقعتين في مونتريال بتاريخ ٣ من نوفمبر ١٩٨٢م والمرافقة نصوصهما لهذا القانون

**مادة (٢)**

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

أمير الكويت

**جابر الأحمد**

رئيس مجلس الوزراء

**سعد العبد الله السالم الصباح**

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية

**صباح الأحمد الجابر**

صدر بقصر السيف في ٢٥ جمادي الثانية ١٤٠٧ هـ

الموافق ٢٤ فبراير ١٩٨٧م

**Explanatory Memorandum  
On Decree-Law No. (5) of Year 1987AD.  
About Approving Joining In The Two  
Protocols On Amending The Two  
Agreements of Joint Financing of Some  
Aviation Services In Greenland, Faro  
Islands And Iceland**

On 3/11/1982AD., a Protocol was signed in Montréal on amending the Agreement of year 1956AD. concerning the joint financing of some aviation services in Greenland and Faro Islands, which are under the rule of the Kingdom of Denmark. Moreover, another protocol was signed on amending the year 1956AD. agreement concerning the joint financing of some aviation services in Iceland.

The two agreements amended by the two protocols by the International Civil Aviation Organization (ICAO), together with the governments of Denmark and Iceland on 25/9/1956AD. are aiming at financing, establishing and managing aviation services and facilities at a level guaranteeing the safety of aviation operations and international air-transport traffic. Joining in these two protocols is deemed as taking part in the said two agreements pursuant to Article (15/4) of the Greenland and Faro Islands Protocol as well as Article (14/4) of the Iceland Protocol.

Since the State of Kuwait benefits from the services provided by these two protocols, given the fact that the Kuwait Airways Corporation operates regular flights to New York that are likely to be increased in the future, hence joining in the two protocols represents a necessity for the continuation and development of these services,

Besides, since these two protocols

**مذكرة ايضاحية  
للمرسوم بقانون رقم ٥ لسنة ١٩٨٧م  
بالموافقة على الانضمام إلى بروتوكولين  
بتعديل اتفاقيتي التمويل المشترك لبعض  
خدمات الملاحة الجوية في غرينلاند  
وجزر فارو، وفي أيسلنده**

بتاريخ ٣/١١/١٩٨٢م وقع في مونتريال على بروتوكول بتعديل اتفاقية عام ١٩٥٦م الخاصة بالتمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في غرينلاند وجزر فارو والخاضعتين لسيادة مملكة الدنمارك، كما وقع على بروتوكول بتعديل اتفاقية عام ١٩٥٦م الخاصة بالتمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في أيسلنده.

وتهدف الاتفاقيتان المعدلتان بهذين البروتوكولين من قبل منظمة الطيران المدني الدولي مع حكومتي الدانمارك وأيسلنده بتاريخ ٢٥/٩/١٩٥٦م إلى تمويل وانشاء وإدارة خدمات وتسهيلات ملاحية بمستوى يضمن سلامة عمليات الطيران وحركة النقل الجوي الدولية ويعتبر الانضمام إلى البروتوكولين انضماماً إلى الاتفاقيتين المذكورتين وذلك بموجب المادة ١٤/٤ من بروتوكول غرينلاند وجزر فارو والمادة ١٤/٤ من بروتوكول أيسلنده.

ولما كانت دولة الكويت تستفيد من الخدمات التي يوفرها هذان البروتوكولان إذ ان مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية تشغل رحلات منتظمة إلى نيويورك قابلة للزيادة مستقبلاً. ومن ثم فان الانضمام إلى هذين البروتوكولين يصبح واجبا لاستمرارية هذه الخدمات وتطويرها.

ولما كان هذان البروتوكولان يحققان مصلحة دولة الكويت ولا يتعارضان مع التزاماتها الدولية

realize the interest of the State of Kuwait and do not contradict with its international obligations, and since the body concerned has approved these two protocols and ordered undertaking all the procedures necessary for joining them,

And in view of the fact that these two protocols impose on the contracting governments to shoulder a participation of 95% of actual costs approved for the services in proportion to the aviation benefits received by each contracting government from these services (Article No. 3 of Iceland Protocol and Article No. 4 of Greenland and Faro Islands Protocol), therefore joining in these protocols must be effected in accordance with the text of Article 70 Para No. 2 of the Constitution.

In order to realize this purpose, the attached Decree-Law was drafted to approve joining in these two protocols.

**Note:**

Due to continuous amendments on the two joint financing agreements of some aviation services in Greenland, Faro Islands (Denmark), and Iceland as well as the appendices thereto, we intended not to include the texts of these two agreements in this edition but kept the law and the explanatory memorandum there indicate the joining in these agreements. Whomever wanting to examine these texts kindly refer to the first edition of this book.

كما ان الجهة المعنية قد وافقت عليهما وطلبت اتخاذ الاجراءات اللازمة للانضمام إليهما .

ونظرا لأن احكام هذين البروتوكولين تفرضان على الحكومات المتعاقدة ان تتحمل بالمشاركة في ٩٥٪ من التكاليف الفعلية المعتمدة للخدمات وذلك بالتناسب مع الانتفاع الجوي الذي تحصل عليه كل حكومة متعاقدة من تلك الخدمات (مادة ٣ من بروتوكول أيسلندا ومادة ٤ من بروتوكول غرينلاند وجزر فارو)، لذلك فانه يلزم ان يكون الانضمام إليهما بقانون وفقا لنص المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور .

وتحقيقا لهذا الغرض فقد اعد المرسوم بقانون المرافق بالموافقة على الانضمام إلى هذين البروتوكولين .

**ملاحظة :**

نظراً للتعديلات المستمرة على نصوص اتفاقيتي التمويل المشترك لبعض خدمات الملاحة الجوية في غرينلاند وجزر فارو (الدنمارك)، وفي أيسلندا وملحقاتها عمدنا إلى عدم وضع نصيهما في هذه النسخة والابقاء على القانون والمذكرة الايضاحية اللذان يفيدان الانضمام إليها . وعلى من أراد مراجعة نصيهما الرجوع إلى الاصدار الأول من هذا الكتاب .

ابيض

**الفصل الثاني**  
**النقل الجوي**

ابيض



M. H. Political Agency  
Kuwait  
27th of August, 1960 (No. 59)

دارالاعتماد  
الكويت ٢٧ أغسطس ١٩٦٠ رقم ٥٩

His Highness  
Shaikh Sir Abdullah Al-Salim Al-Sabah  
G. C. M. G., C. I. E.,  
The Ruler of Kuwait, Kuwait.

حضرة صاحب السمو الشيخ  
سر عبد الله السالم الصباح  
جي . سي . ام . جي . - سي . اي . ئي .  
حاكم الكويت المعظم - الكويت

Your Highness,  
Greetings.

I have the honour to refer to my letter No. 24 of the 24th of May, 1960, about the adherence of Kuwait to the Chicago Convention on International Civil Aviation of 1944, and to enclose the following documents which have been received from the United States Government:

- (i) a certified copy of the Convention on International Civil Aviation;
- (ii) a certified copy of the International Air Services Transit Agreement;
- (iii) two copies of a tabulation listing the dates of all the signatures affixed to the Agreement formulated at the International Civil Aviation Conference at Chicago and subsequent action taken by the various States; and
- (iv) a copy of the United States Department of State's circular Note Dated 18th of July containing information regarding Kuwait's adherence to the Chicago Convention and acceptance of the Air Services Transit Agreement.

Please accept, Your Highness, the assurance of my highest consideration.

صاحب السمو  
تحية واحتراما فائقين  
اشترفت أن أشير إلى كتابي رقم ٢٤ تاريخ ٢٤ مايو ١٩٦٠ بخصوص انضمام الكويت إلى ميثاق شيكاغو للملاحة الجوية المدنية الدولية لعام ١٩٤٤ وان ارفق بطيه الوثائق المدرجة أدناه والتي جرى استلامها من حكومة الولايات المتحدة:  
(١) نسخة ميثاق الملاحة الجوية المدنية الدولية المصادق عليها.  
(٢) نسخة اتفاقية الخدمات الجوية الدولية (ترانسيت) المصادق عليها.  
(٣) نسختي جدول يعطي تواريخ جميع التواريخ الموضوع على الاتفاقية التي تمت في مؤتمر ميثاق الملاحة الجوية في شيكاغو والاجراءات التي اتخذت بعدئذ من قبل الدول المختلفة . و  
(٤) نسخة من اعلان دوري صادر من وزارة خارجية الولايات المتحدة - مؤرخ ١٨ يوليو - يحتوي على اشعار بخصوص انضمام الكويت إلى ميثاق شيكاغو وقبولها اتفاقية الخدمات الجوية الدولية (ترانسيت).

هذا وتفضلوا يا صاحب السمو بقبول اسمي آيات تقديري وعظيم احتراماتي ودمتم

مرسوم رقم ١٠١ لسنة ١٩٩٦  
بالموافقة على بروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي  
اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤)

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى اتفاقية الطيران المدني الدولي المحررة في شيكاغو في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ والتعديلات التي أدخلت عليها،

وعلى الوثيقة الختامية التي أقرها المؤتمر الدولي المنعقد في مونتريال خلال شهر سبتمبر ١٩٩٥ والتي تضمنها البروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤)، وبناء على عرض النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء رسمنا بالآتي:

(مادة أولى)

ووفق على البروتوكول الذي أقره المؤتمر الدولي في مونتريال خلال شهر سبتمبر ١٩٩٥ بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر ١٩٤٤ والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم.

(مادة ثانية)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم وينشر في الجريدة الرسمية، وعلى رئيس مجلس الوزراء ابلاغه إلى مجلس الأمة.

أمير الكويت

جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله السالم الصباح

النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية

صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: ١٠ محرم ١٤١٧ هـ

الموافق: ٢٨ مايو ١٩٩٦ م

## PROTOCOL

on the Authentic Quinquelingual Text of  
the Convention on International  
Civil Aviation (Chicago, 1944)

### THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING the 29th Session of the Assembly, in Resolution A19-21, requested inter alia, the council and the Secretary General to take the necessary measures for strengthening the use of the Arabic language in ICAO and to closely monitor these measures with the objective of achieving the utilization of the Arabic language in ICAO on the same level as the other languages in the Organization:

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic trilingual text of the convention on International Civil Aviation done at Chicago, 7 December 1944, the text of the Convention on International Civil Aviation (Hereinafter called the convention) was adopted in the French and Spanish languages and together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention:

CONSIDERING that a Protocol Relating to an Amendment to the convention on International Civil Aviation and a Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation

## بروتوكول

بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية  
الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) وقع في  
مونتريال في ٢٩ سبتمبر ايلول ١٩٩٥

منظمة الطيران المدني الدولي

إذ تضع في اعتبارها أن الدورة التاسعة والعشرين للجمعية العمومية قد طلبت ضمن أمور أخرى، في القرار ٢٩-٢١ من المجلس والأمين العام اتخاذ الاجراء اللازمة لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة، والمتابعة الحثيثة لهذه الاجراءات بهدف استخدام اللغة العربية على قدم المساواة مع اللغات الأخرى في المنظمة. وتضع في اعتبارها أن باب التوقيع على النص الانجليزي لاتفاقية الطيران المدني الدولي قد فتح في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر / كانون الأول عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين.

وتضع في اعتبارها أنه، عملاً بالبروتوكول الموقع في بوينس آيرس يوم ٢٤ سبتمبر / أيلول ١٩٨٦ بشأن النص الرسمي الثلاثي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو يوم ٧ ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤، فقد تم اعتماد نص اتفاقية الطيران المدني الدولي (المشار إليها فيها بعد باسم الاتفاقية) باللغتين الفرنسية والأسبانية وأصبح يشكل مع نص الاتفاقية باللغة الانجليزية، النص المتساوي في الحجية باللغات الثلاث على النحو المذكور في البند الختامي من الاتفاقية.

وتضع في اعتبارها أن البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي

(Chicato. 1944) were adopted on 30 September 1977. providing for the authenticity of the text of the Covention and amendments thereto in the Russian language;

CONSIDERING accordingly, that is is appropriate to make the necessary provision for the text of the Convention to exist in the Arabic language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French, Russian and Spanish languages, the texts of which equally authentic and that according to Article 94 (a) of the convention. any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

#### Article (1)

The text of the convention and of the amendments thereto in the Arabic language annexed to this Protocol. together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French. Russian and Spanish languages, constitutes a text equally authentic in the five languages.

#### Article (2)

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 (a) thereof. then the text of such amendment in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the five languages, which results from this Protocol.

والبروتوكول الخاص بالنص الرسمي الرباعي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شكاغو ١٩٤٤) قد اعتمدا في يوم ٢٠ سبتمبر / أيلول ١٩٧٧ ونصا على حجية نص الاتفاقية وتعديلاتها باللغة الروسية.

وتضع في اعتبارها تبعا لذلك، أنه أصبح من الملائم ايراد النص اللازم لاقرار نص الاتفاقية باللغة العربية.

وتضع في اعتبارها أنه يجب عند اقرار هذا الحكم مراعاة التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية باللغات الروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية، التي تتساوي نصوصها في الحجية، وأنه طبقا للفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية لا يصبح أي تعديل ساريا الاتجاه الدولة التي صدقت عليه.

قد اتفقت على ما يلي:

#### مادة (١)

ان النص العربي للاتفاقية وتعديلاتها المرفق بهذا البروتوكول، يشكل مع نص الاتفاقية وتعديلاتها باللغات الروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية، نصا متساويا في الحجية باللغات الخمس.

#### مادة (٢)

إذا كانت دولة طرف في هذا البروتوكول قد صدقت أو ستصدق في المستقبل على أي تعديل للاتفاقية وفقا للفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين فان نص هذا التعديل باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية، سيعتبر حينئذ أنه يشير إلى النص المتساوي في الحجية باللغات الخمس الذي يسفر عنه هذا البروتوكول.

### Article (3)

1. The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to the present Protocol either by:

- (a) signature without reservation as to acceptance, or
- (b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- (c) acceptance.

2. This Protocol shall remain open for signature at Montreal until 10 October 1995 and thereafter at Washington, D.C.

3. Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4. Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

### Article (4)

1. This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the Protocol relating to an amendment to the convention on International Civil Aviation signed on 29 September 1995, which provides that the text of the Convention in the Arabic language is of equal authenticity.

2. As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or the date of its acceptance.

### مادة (٣)

١ - يمكن للدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي أن تصبح أطرافاً في هذا البروتوكول بأي من الطرق التالية:

- (أ) التوقيع بدون تحفظ على القبول .
- (ب) أو التوقيع مع التحفظ على القبول ثم القبول .
- (ج) أو القبول .

٢ - يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحاً في مونتريال حتى اليوم العاشر من شهر أكتوبر / تشرين الأول ١٩٩٥ ، ويظل بعد ذلك مفتوحاً للتوقيع في واشنطن العاصمة .

٣ - يتم القبول بإيداع وثيقة لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية .

٤ - يعتبر الانضمام إلى هذا البروتوكول أو التصديق عليه أو الموافقة عليه قبولاً له .

### مادة (٤)

١ - يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في اليوم الثلاثين بعد أن تكون اثنتا عشر دولة قد قامت ، طبقاً لأحكام المادة الثالثة اما بالتوقيع عليه بدون تحفظ على القبول واما بقبوله ، وبعد سريان مفعول البروتوكول بشأن التعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي الذي وقع في التاسع والعشرين من شهر سبتمبر / ايلول ١٩٩٥ والذي نص على تساوي نص الاتفاقية باللغة العربية في الحجية مع اللغات الأخرى .

٢ - عندما تصبح أي دولة طرفاً في وقت لاحق في هذا البروتوكول وفقاً للمادة الثالثة ، يصبح البروتوكول سارياً بالنسبة لها إما في تاريخ توقيعها عليه بدون تحفظ على القبول واما في تاريخ قبولها له .

#### Article (5)

any adherence of a State to the convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

#### Article (6)

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the convention.

#### Article (7)

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United State of America.

#### Article (8)

1. This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2. This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

#### Article (9)

The Government of the United State of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

(a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

(b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

(c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

#### Article (10)

This Protocol, drawn up in the English, Arabic, French, Russian and Sapanish languages. each text being equally authentic,

#### مادة (٥)

يعتبر انضمام أي دولة للاتفاقية بعد دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ قبولاً لهذا البروتوكول .

#### مادة (٦)

لا يعتبر قبول أي دولة لهذا البروتوكول تصديقاً منها على أي تعديل للاتفاقية .

#### مادة (٧)

على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أن تسجل هذا البروتوكول لدى الأمم المتحدة ولدى منظمة الطيران المدني الدولي في أقرب وقت ممكن بعد دخوله حيز التنفيذ .

#### مادة (٨)

١ - يظل هذا البروتوكول سارياً ما دامت الاتفاقية سارية .

٢ - لا ينتهي سريان هذا البروتوكول بالنسبة لأي دولة الا عندما تنتفي عن تلك الدولة صفة الطرف في الاتفاقية .

#### مادة (٩)

على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية اخطار جميع الدول الاعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة نفسها بما يلي :

(أ) أي توقيع على هذا البروتوكول وتاريخ هذا التوقيع ، مع بيان ما إذا كان التوقيع بتحفيز أو بدون تحفظ على قبوله .

(ب) ايداع أي وثيقة قبول وتاريخ الايداع .

(ج) تاريخ سريان هذا البروتوكول وفقاً لأحكام الفقرة (١) من المادة الرابعة .

#### مادة (١٠)

هذا البروتوكول المحرر باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ،

shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety-five.

والمساوية جميعا في الحجية يودع في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، التي يجب عليها أن ترسل صوراً منه معتمدة على النحو الواجب إلى حكومات الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي .

اثباتاً لذلك، فإن المفوضين الموقعين أدناه، المخولين حسب الأصول يوقعون على هذا البروتوكول .

حرر في مونتريال في اليوم التاسع والعشرين من شهر سبتمبر / أيلول من عام ألف وتسعمائة وخمسة وتسعين .

## PROTOCOL

Relating to and amendment to the  
Convention on International Civil Aviation  
Signed at Montreal on 29 September 1995

THE ASSEMBLY OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

HAVING MET in its thirty-first Session at Montreal on 22 September 1995.

HAVING NOTED that it is the general desire of Contracting States to make a provision that the convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7 December 1944 exist in authentic Arabic text,

HAVING CONSIDERED it necessary to amend the said Convention, for the purpose aforesaid,

1. APPROVES, in accordance with the provisions of Article 94 (a) of the convention aforesaid, the following proposed amendment to the convention:

Replace the present text of the final paragraph of the Convention by:

“Done at Chicago the seventh day of December 1944 in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that government to the Governments of all the States which may sign or adhere to this Convention. This convention shall be open for signature at Washington, D.C.”,

2. SPECIFIES, pursuant to the provisions of the said Article 94 (a) of the said convention, one hundred and twenty-two as the number of contracting States upon

## بروتوكول

بشأن تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي  
الموقع في مونتريال في ٢٩ سبتمبر ١٩٩٥

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

وقد اجتمعت في دورتها الحادية والثلاثين بمدينة مونتريال بتاريخ ٢٢ سبتمبر ١٩٩٥ .

وإذ لاحظت الرغبة العامة لدى الدول المتعاقدة في العمل على وجود نص رسمي معتمد باللغة العربية لاتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ .

وإذ اعتبرت أنه من الضروري، تحقيقاً للغرض المذكور أعلاه، إجراء تعديل لاتفاقية الطيران المدني الدولي .

١ - توافق: عملاً بأحكام الفقرة (١) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية، على التعديل التالي المقترح لتلك الاتفاقية:

«حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤ باللغة الانجليزية، وأعدت نصوص هذه الاتفاقية باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية وهي متساوية الحجية، وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وتقوم هذه الحكومة بتسليم صور معتمدة منها لحكومات كل الدول التي قد توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها، ويفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة».

٢ - تحدد: وفقاً لأحكام الفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية المذكورة، عدد الدول المتعاقدة التي يجب أن تصدق على



whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force, and,

3. RESOLVES that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages each of which shall be of equal authenticity embodying the proposed amendment above mentioned and the matter hereinafter appearing.

CONSEQUENTLY, pursuant to the aforesaid action of the Assembly,

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.

The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and twenty-second instrument of ratification is so deposited.

The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

With respect to any Contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

التعديل المقترح لكي يدخل حيز التنفيذ، بمائة واثنين وعشرين دولة .

٣ - تقرر أن يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية وتكون كل لغة منها متساوية في الحجية، متضمنة التعديل المقترح المذكور أعلاه والأمور المبينة فيما بعد:

بناء عليه، وعملا بما قرره الجمعية العمومية أعلاه:

قام الأمين العام للمنظمة بإعداد هذا البروتوكول .

يفتح باب التصديق على البروتوكول من قبل أي دولة قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي أو انضمت إليها .

تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة تصديق الدولة الثانية والعشرين بعد المائة على النحو المذكور .

يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول .

يقوم الأمين العام فوراً بإخطار جميع الأطراف في الاتفاقية المذكورة بتاريخ دخول البروتوكول حيز التنفيذ .

يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

IN WITNESS WHEREOF, the President of the aforesaid Thirty-first Session of the Assembly and the Secretary General of the Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety-five, in a single document in the English, Arabic, French, Russian, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

Thorgeir Pálsson  
President of the 31st Session  
of the Assembly

Philippe Rochat  
Secretary General

اثباتا لذلك، يوقع على هذا البروتوكول كل من رئيس الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية والأمين العام للمنظمة، المخولان بذلك من الجمعية العمومية.

حرر في مونتريال في اليوم التاسع والعشرين من شهر سبتمبر من عام ألف وتسعمائة وخمسة وتسعين في وثيقة واحدة باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية المتساوية جميعا في الحجية، ويظل هذا البروتوكول مودعا لدى محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، ويقوم الأمين العام للمنظمة بإرسال صور متعمدة منه إلى جميع الدول الأطراف في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم التاسع من شهر ديسمبر من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين.

ثور غير بالسون  
رئيس الدورة الحادية والثلاثين  
للجمعية العمومية

فيليب روشا  
الأمين العام

## اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي (١)

### ديباجة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لاساءة استخدامه أن تشكل خطرا على الأمن العام. ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم.

لذلك، فإن الحكومات الموقعة أدناه، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقق انشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة. قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض.

### الباب الأول

#### الملاحاة الجوية

### الفصل الأول

#### مبادئ عامة وتطبيق الاتفاقية

##### مادة (١)

##### السيادة

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها.

##### مادة (٢)

##### الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر اقليم الدولة الأراضي البرية والمياه الاقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو انتدابها.

##### مادة (٣)

##### الطائرات المدنية وطائرات الدولة

(أ) تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة.  
(ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة.

(١) دخلت حيز التنفيذ في ٤/٤/١٩٤٧ وهو اليوم الثلاثين بعد أن أودعت لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة السادسة والعشرين للتصديق على الاتفاقية أو اخطار الانضمام إليها وفقا للمادة الحادية والتسعين (ب).

(ج) لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره، وطبقا لشروط ذلك الترخيص .

(د) تتعهد الدول المتعاقدة عند اصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية .

#### مادة (٤)

#### اساءة استخدام الطيران المدني

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي غرض يتنافي مع أهداف هذه الاتفاقية .

## الفصل الثاني

### الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة

#### مادة (٥)

#### حق الطيران غير المنتظم

توافق كل دولة متعاقدة على أن لجميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة الحق، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، في الطيران فوق إقليمها أو عبوره بدون توقف، أو التوقف فيه لأغراض غير تجارية بدون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق، مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في أن تلزمها بالهبوط . ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول إليها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية، بأن تتبع الطرق المعينة أو أن تحصل على اذن خاص لمثل هذه الرحلات .

وإذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة في نقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير ما عدا الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، فيكون لها أيضا امتياز أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد، شريطة مراعاة أحكام المادة السابعة، مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الأخذ أو الانزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائما من أنظمة أو شروط أو قيود .

#### مادة (٦)

#### الخطوط الجوية المنتظمة

لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلا بإذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الإذن أو الترخيص .

#### مادة (٧)

#### النقل الداخلي

يكون لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ في

اقليمها أي ركاب أو بريد أو بضائع لنقلهم لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير إلى نقطة أخرى داخل اقليمها . وتتعهد كل دولة متعاقدة بالألا تعقد أي ترتيبات تمنح بالتحديد مثل هذا الامتياز ، على أساس مطلق ، لدولة أخرى أو لمؤسسة نقل جوي تابعة لدولة أخرى ، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذا الامتياز المطلق من أي دولة أخرى .

#### مادة (٨)

##### الطائرات التي تطير بدون طيار

لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة الا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الترخيص . وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية ، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية .

#### مادة (٩)

##### المناطق المحظورة

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقيد أو تحظر بشكل موحد طيران طائرات الدول الأخرى فوق مناطق معينة من اقليمها ، لأسباب تتعلق بضرورة عسكرية أو بالسلامة العامة ، بشرط ألا يمارس أي تمييز في هذا الخصوص بين طائرات هذه الدولة المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة وبين طائرات الدول المتعاقدة الأخرى المستخدمة في خطوط مماثلة . ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحه الجوية بلا ضرورة . وتبلغ الدول المتعاقدة دولة متعاقدة ، وكذلك بكل ما يطراً عليها من تغيير بعد ذلك .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة أيضا بالحق ، في ظروف استثنائية أو أثناء الحالات الطارئة أو لصالح السلامة العامة ، في أن تقيد أو تحظر مؤقتا وبأثر فوري الطيران فوق اقليمها بأكمله أو فوق جزء منه ، بشرط أن يطبق هذا التقييد أو الحظر بدون تمييز بسبب الجنسية على طائرات جميع الدول الأخرى .

(ج) يجوز لكل دولة متعاقدة ، وفقا للقواعد التي قد تقررها ، أن تلزم أي طائرة تدخل المناطق المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن الناحية العملية في مطار معين داخل اقليمها .

#### مادة (١٠)

##### الهبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص ، بعبور اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره ، إذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك . وعلى مثل هذه الطائرة ، عند مغادرتها اقليم دولة متعاقدة ، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة . وتعلن

الدولة خصائص جميع المطارات الجمركية المعينة وترسلها إلى منظمة الطيران المدني الدولي ، المنشأة بموجب الباب الثاني من هذه الاتفاقية ، لابلغ جميع الدول المتعاقدة الأخرى بها .

#### مادة (١١)

##### تطبيق القواعد الجوية

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، تطبق قوانين وقواعد الدولة المتعاقدة المتعلقة بدخول الطائرات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية إلى اقليمها أو خروجها منه ، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات وملاحظتها أثناء وجودها داخل اقليمها ، تطبق على طائرات جميع الدول المتعاقدة بدون تمييز بسبب الجنسية ، وتمثل لها هذه الطائرات عند دخولها اقليم تلك الدولة أو خروجها منه أو أثناء وجودها فيه .

#### مادة (١٢)

##### قواعد الجو

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها ، في أي مكان وجدت ، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها . وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة ، إلى أقصى حد ممكن ، للأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية . وتسري فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية . وتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة .

#### مادة (١٣)

##### قواعد التصاريح والدخول

ان القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها إلى اقليمها أو خروجهم منه ، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي ، يجب اتباعها عند دخول اقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه ، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقم ، أو فيما يتعلق بهذه البضائع .

#### مادة (١٤)

##### منع انتشار الأمراض

توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية : الكوليرا ، والتيفوس (البائتي) ، والجدري ، والحمى الصفراء ، والطاعون ، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر ، وتحقيقا لهذا الغرض ، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالاجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات . ويجري هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطرافها فيها .

## مادة (١٥)

### رسوم المطارات والرسوم المماثلة

كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومفتوح للاستعمال العام أمام طائراتها الوطنية يجب مع مراعاة أحكام المادة الثامنة والستين أن يفتح على النحو ذاته بشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى وكذلك تطبق شروط موحدة على استعمال طائرات كل دولة متعاقدة لجميع تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، المقدمة لأغراض الاستعمال العام من أجل سلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها.

وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد.

(أ) بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدمه في عمليات مماثلة.

(ب) بالنسبة للطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة في خطوط جوية دولية مماثلة.

تنشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدني الدولي، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس، الذي عليه أن يعد تقريراً أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدولة التي يعينها الأمر. ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوماً أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق اقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها.

## مادة (١٦)

### تفتيش الطائرات

للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة الحق في تفتيش طائرات الدول المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى التي تنص عليها هذه الاتفاقية، بدون أن تسبب تأخيراً غير معقول.

## الفصل الثالث

### جنسية الطائرات

مادة (١٧)

#### جنسية الطائرات

تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها .

مادة (١٨)

#### ازدواجية التسجيل

لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلًا صحيحًا في أكثر من دولة واحدة ، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى .

مادة (١٩)

#### القوانين الوطنية التي تحكم التسجيل

يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقًا لقوانينها وأنظمتها .

مادة (٢٠)

#### إبراز العلامات

تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية والتسجيل الخاصة بها .

مادة (٢١)

#### تقارير التسجيل

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم ، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي ، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة . وبالإضافة إلى ذلك ، تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي ، طبقًا للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة ، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدم عادة في الملاحة الجوية الدولية . وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها .

## الفصل الرابع

### إجراءات تسهيل الملاحة الجوية

مادة (٢١)

#### تبسيط الإجراءات

توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى ، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها ، وتجنب أي تأخير لا داعي



له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع ، خصوصا فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك واجراءات التصريح .

#### مادة (٢٣)

##### اجراءات الجمارك والهجرة

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع ، إلى الحد الذي تراه ممكنا من الوجهة العملية ، اجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية طبقا لأساليب العمل التي قد تقرر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية . ولا يفسر أي من أحكام هذه الاتفاقية بأنه يمنع من انشاء مطارات غير جمركية .

#### مادة (٢٤)

##### الرسوم الجمركية

(أ) تعفى مؤقتا من الرسوم الجمركية كل طائرة أثناء قيامها برحلة إلى أو من أو عبر اقليم دولة متعاقدة أخرى بشرط مراعاة الأنظمة الجمركية لتلك الدولة . ويعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والفرائض المماثلة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية ، الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والأجهزة المعتادة والمؤن الموجودة على متن طائرة تابعة لدولة متعاقدة ، لدى وصولها إلى اقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقيت هذه المواد بالطائرة عند مغادرتها لهذا الاقليم . ولا يسري هذا الاعفاء على أي كميات أو مواد تُنزل من الطائرة ، إلا إذا سمحت بذلك الأنظمة الجمركية للدولة التي قد تقتضي وضع هذه الكميات أو المواد تحت رقابة السلطات الجمركية .

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية قطع الغيار والمعدات المستوردة إلى اقليم دولة متعاقدة لتركيبها أو استعمالها في طائرة دولة متعاقدة أخرى تعمل في الملاحة الجوية الدولية ، وذلك مع مراعاة قواعد الدولة المعنية التي قد تقتضي وضع هذه المواد تحت اشراف ورقابة السلطات الجمركية .

#### مادة (٢٥)

##### الطائرات التي في حالة خطر

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ ما تراه ممكنا من التدابير لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في اقليمها ، وأن تسمح للملكي الطائرة أو لسلطات الدولة المسجلة بها الطائرة بتقديم المساعدة التي توجبها الظروف ، بشرط أن يكون ذلك تحت رقابة سلطات تلك الدولة . وتتعاون كل دولة متعاقدة ، عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة ، في اتخاذ التدابير المنسقة التي قد يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية .

#### مادة (٢٦)

##### التحقيق في الحوادث

في حالة وقوع حادث لطائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم دولة متعاقدة أخرى ، نتجت عنه وفاة أو اصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني جسيم بالطائرة أو تسهيلات الملاحة الجوية ، تجري الدولة التي وقع فيها الحادث تحقيقا في ملابسات الحادث طبقا للاجراءات التي قد توصي بها منظمة الطيران المدني

الدولي ، وذلك بقدر ما تسمح به قوانين تلك الدولة . وتتاح للدولة المسجلة فيها الطائرة الفرصة لتعيين مراقبين لحضور التحقيق ، وتقوم الدولة تجري التحقيق بإبلاغ دولة التسجيل بالتقرير والنتائج ذات العلاقة .

#### مادة (٢٧)

##### الاعفاء من توقيع الحجز في حالة الدعاوي المتعلقة ببراءات الاختراع

(أ) إذا دخلت طائرة تابعة لدولة متعاقدة ومستخدمة في الملاحة الجوية الدولية اقليم دولة متعاقدة أخرى دخولا مرخصا به أو كانت تعبره عبورا مرخصا به ، سواء تضمن هذا العبور هبوطا أو لم يتضمنه ، فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو إيقافها أو إقامة أي دعوى ضد مالكها أو مستثمرها ، ولا إجراء أي تدخل آخر فيها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها ، على أساس أن بناء الطائرة أو أليتها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها ، يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة أو تصميم أو نموذج مسجل على النحو الواجب في الدولة التي دخلت الطائرة اقليمها ، ومن المتفق عليه أنه لا يجوز في أي حالة أن يطلب في الدولة التي دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الاعفاء المذكور أعلاه من حجز الطائرة أو إيقافها .

(ب) تسري أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أيضاً على خزن قطع الغيار والمعدات الاحتياطية للطائرات وكذلك على حق استعمالها وتركيبها لاصلاح طائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم أي دولة متعاقدة أخرى ، على أنه لا يجوز بيع أي من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتي خزنت بهذه الصفة أو توزيعها في داخل الدولة المتعاقدة التي دخلتها الطائرة ، كما لا يجوز تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة .

(ج) لا تستفيد من أحكام هذه المادة الا الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي تكون اما (١) دولا أطرافاً في الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الملكية الصناعية وفي أي تعديلات لتلك الاتفاقية ، (٢) أو دولا أصدرت بشأن براءات الاختراع قوانين تعترف بمقتضاها باختراعات رعايا الدول الأخرى الأطراف في هذه الاتفاقية وتمنحها حماية ملائمة .

#### مادة (٢٨)

##### التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

تتعهد كل دولة متعاقدة ، في حدود امكانياتها العملية بالآتي :

(أ) أن توفر في اقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات أرصاد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقا للقواعد القياسية وأساليب العمل التي يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

(ب) أن تعتمد وتنفذ النظم القياسية الملائمة بشأن اجراءات الاتصالات والرموز والعلامات والاشارات والاضاءة وغيرها من أساليب وقواعد العمل التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

(ج) أن تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقا للقواعد القياسية التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

## الفصل الخامس

### الشروط الواجب توافرها بالنسبة للطائرات

مادة (٢٩)

المستندات التي تحمل على متن الطائرات

تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية :

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران .

(ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها .

(د) سجل رحلاتها .

(هـ) رخصة جهازها اللاسلكي إذا كانت مجهزة بمثل هذا الجهاز .

(و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد ، إذا كانت تحمل ركابا .

(ز) قائمة بالبضائع وقرارات تفصيلية بشأنها ، إذا كانت تحمل بضائع .

مادة (٣٠)

جهاز اللاسلكي بالطائرات

(أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة ، أن تحمل جهاز ارسال لاسلكي أثناء وجودها في اقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الاقليم ، الا إذا كانت السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة قد أصدرت ترخيصاً بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله . ويكون استعمال جهاز الارسال اللاسلكي داخل اقليم الدولة المتعاقدة التي تطير الطائرة فوقه خاضعاً للأنظمة التي تضعها تلك الدولة .

(ب) لا يجوز أن يستعمل جهاز الارسال اللاسلكي الا أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض صادرة من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة .

مادة (٣١)

شهادات الصلاحية للطيران

تزود كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

مادة (٣٢)

رخص الأفراد

(أ) يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف ، فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمها ، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأي من رعاياها دولة متعاقدة أخرى .

مادة (٣٣)

#### الاعتراف بالشهادات والرخص

تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة ، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية .

مادة (٣٤)

#### سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيده البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها ، وذلك بالشكل الذي يقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية .

مادة (٣٥)

#### القيود المفروضة على نقل البضائع

(أ) لا يجوز نقل ذخائر حربية أو مواد حربية إلى داخل اقليم دولة أو فوقه بطائرة تعمل في الملاحة الدولية الا بإذن من تلك الدولة . وتحدد كل دولة ، عن طريق قواعد تصدرها ، ما يعتبر ذخائر حربية أو مواد حربية لأغراض هذه المادة ، مع اعطاء الاعتبار الواجب ، لأغراض التوحيد ، للتوصيات التي قد تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر ، لأسباب تتعلق بالنظام العام والسلامة ، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة (أ) داخل اقليمها أو فوقه ، وذلك بشرط ألا يكون هناك تمييز في هذا الشأن بين طائراتها الوطنية التي تعمل في الملاحة الدولية وبين طائرات الدول الأخرى العاملة في نفس المجال ، وبشرط ألا يفرض أي قيد من شأنه أن يعيق نقل أو استعمال أجهزة على متن الطائرات تكون لازمة لتشغيل تلك الطائرات أو ملاحتها أو لسلامة أفراد الطاقم أو الركاب .

مادة (٣٦)

#### آلات التصوير

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تحظر أو تنظم استعمال آلات التصوير على متن الطائرات التي تطير فوق اقليمها .

## الفصل السادس

### القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دولياً

مادة (٣٧)

#### اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وتحقيقاً لهذا الهدف، تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر، وحسب الضرورة، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساسية العمل والاجراءات الدولية الموصى بها، والتي تتعلق بالمسائل الآتية:

(أ) نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك العلامات الأرضية.

(ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط.

(ج) قواعد الجو واجراءات مراقبة الحركة الجوية.

(د) اصدار الرخص لأفراد التشغيل والصيانة.

(هـ) صلاحية الطائرات للطيران.

(و) تسجيل الطائرات وتمييز هويتها.

(ز) جمع معلومات الأرصاد الجوية وتبادلها.

(ح) سجلات الرحلات.

(ط) الخرائط والرسومات الجوية.

(ي) اجراءات الجمارك والهجرة.

(ك) الطائرات التي في حالة خطر والتحقيق في الحوادث.

وكذلك جميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر.

مادة (٣٨)

#### الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية

على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عملياً الامتثال في كل الوجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماماً مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية.

وفي حالة التعديلات على القواعد القياسية الدولية، فعلى كل دولة لا تدخل على قواعدها أو اجراءاتها التعديلات الملائمة أن تخطر المجلس بذلك خلال الستين يوما التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية، أو أن توضح الاجراء الذي تعتزم اتخاذه. وفي هذه الأحوال، يبلغ المجلس فوراً جميع الدول الأخرى بالاختلاف القائم بين عنصر أو أكثر من عناصر القاعدة القياسية الدولية المعنية وبين ما يقابلها من الاجراءات الوطنية في تلك الدولة.

#### مادة (٣٩)

##### اعتماد الشهادات والرخص

(أ) أي طائرة أو جزء منها توجد بصدها قاعدة قياسية دولية خاصة بالصلاحية للطيران أو الأداء ولم تف في أي جانب كان لتلك القاعدة عند اصدار شهادة صلاحيتها للطيران، فيجب أن يدون على شهادة صلاحيتها للطيران، أو في ملحق لها، بيان كامل بالتفاصيل التي لم تف فيها الطائرة أو أحد أجزائها بالقاعدة القياسية.

(ب) أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماماً الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، فيجب أن يدون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

#### مادة (٤٠)

##### صلاحية الشهادات والرخص المعتمدة

لا يجوز لأي طائرة أو لأي عضو في طاقم ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدولة التي يدخلون أراضيها. أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرة، أو أي جزء مرخص من أجزاء الطائرة، في دولة غير الدولة التي أصدرت فيها شهادتها أصلاً، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائرة أو جزء الطائرة.

#### مادة (٤١)

##### الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بالصلاحية للطيران

لا تسري أحكام هذا الفصل على الطائرات ومعدات الطائرات من أنواع قدمت نماذجها الأولية إلى السلطات الوطنية المختصة من أجل الحصول لها على شهادات قبل مضي ثلاث سنوات على تاريخ اعتماد قاعدة قياسية دولية بخصوص الصلاحية للطيران بالنسبة إلى هذه المعدات.

#### مادة (٤٢)

##### الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بأهلية أفراد طاقم القيادة

لا تسري أحكام هذا الفصل على أفراد طاقم القيادة الذين أصدرت رخصهم في الأصل قبل انتهاء السنة التالية للتاريخ الذي تعتمد فيه لأول مرة قاعدة قياسية دولية بخصوص أهلية هؤلاء الأفراد. ولكن هذه الأحكام تسري على أي حال على جميع أفراد الطاقم الذين تبقى رخصهم صالحة لمدة خمس سنوات بعد تاريخ اعتماد مثل هذه القاعدة القياسية.

## الباب الثاني منظمة الطيران المدني الدولي

### الفصل السابع

#### المنظمة

مادة (٤٣)

#### التسمية والتشكيل

أنشئت بمقتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى «منظمة الطيران المدني الدولي». وتتكون هذه المنظمة جمعية عمومية ومجلس وأي هيئات أخرى قد تصبح ضرورية.

مادة (٤٤)

#### الأهداف

ان غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ما يلي:

- (أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية.
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي.
- (د) تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصادية.
- (هـ) منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة.
- (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي.
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة.
- (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.
- (ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام.

مادة (٤٥) (\*)

#### المقر الدائم

يكون المقر الدائم للمنظمة في المكان الذي تحدده آخر دورة للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو في

\* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/٦/١٩٥٤. وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٦/٥/١٩٥٨ بالنسبة للدول التي صدقت عليه، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية. أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل، فإن النص الأصلي للاتفاقية لا زال نافذاً. وفيما يلي نص الأصلي قبل التعديل:  
«يكون المقر الدائم للمنظمة في المكان الذي تحدده آخر دورة للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤. ويجوز نقل المقر مؤقتاً إلى مكان آخر بقرار من المجلس».

السابع من ديسمبر ١٩٤٤ . ويجوز نقل المقر مؤقتاً إلى مكان آخر بقرار من المجلس ، وخلافاً للنقل المؤقت يكون النقل بقرار من الجمعية العمومية ، ويتخذ هذا القرار بعدد الأصوات الذي تحدده الجمعية العمومية . ويشترط ألا يقل عدد الأصوات المحدد على هذا النحو عن ثلاثة أخماس العدد الكلي للدول المتعاقدة .

#### مادة (٤٦)

#### الدورة الأولى للجمعية العمومية

يدعو المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة سالفه الذكر الدورة الأولى للجمعية العمومية إلى الانعقاد في الزمان والمكان اللذين يحددها وذلك بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

#### مادة (٤٧)

#### الأهلية القانونية

تتمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية وظائفها . وتمنح المنظمة شخصية اعتبارية كاملة حيثما يكون ذلك متوافقاً مع دستور الدولة المعنية وقوانينها .

### الفصل الثامن

#### الجمعية العمومية

#### مادة (٤٨)

#### دورات انعقاد الجمعية العمومية والتصويت

(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعو المجلس إلى انعقادها في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز أن تعقد دورة غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس أو بناء على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الاجمالي للدول المتعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام\* .

(ب) لكل الدول المتعاقدة حقوق متساوية في أن تمثل في جلسات الجمعية العمومية ولكل دولة الحق في صوت واحد . ويجوز أن يعاون المندوبين الذين يمثلون الدول المتعاقدة مستشارون فينون يجوز لهم الاشتراك في الجلسات ولكن ليس لهم حق التصويت .

(ج) يتطلب تشكيل النصاب القانوني لجلسات الجمعية العمومية حضور ممثلي أغلبية الدول

\* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الرابعة عشر للجمعية العمومية في ١٤/٩/١٩٦٢ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١١/٩/١٩٧٥ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . وفيما يلي النص السابق لهذه المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/٦/١٩٥٤ ، والذي أصبح نافذاً اعتباراً من ١٢/١٢/١٩٥٦ :

«(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز أن تعقد دورات غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب أي عشر دول متعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام» .

وفيما يلي النص الأصلي غير المعدل في الاتفاقية :

«(أ) تنعقد الجمعية العمومية سنوياً ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز أن تعقد دورات غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب أي عشر دول متعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب إلى الأمين العام» .



المتعاقدة . وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأصوات المدلى بها ، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية .

#### مادة (٤٩)

#### سلطات ومهام الجمعية العمومية

- تكون طلبات ومهام الجمعية العمومية كما يلي :
- (أ) انتخاب رئيسها وأعضاء هيئة المكتب الآخرين في كل دورة .
- (ب) انتخاب الدول المتعاقدة التي تمثل في المجلس ، وذلك طبقاً لأحكام الفصل التاسع .
- (ج) بحث تقارير المجلس واتخاذ اجراءات ملائمة بناء عليها والبت في أي مسألة يحيلها المجلس إليها .
- (د) وضع قواعد الاجراءات الخاصة بها وتشكيل لجان فرعية حسبما قد تراه ضرورياً أو مستحسناً .
- (هـ) اعتماد ميزانيات سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر\* .
- (و) مراجعة المصروفات واعتماد حسابات المنظمة .
- (ز) احالة أي مسألة داخلية في اختصاصها ، وفقاً لتقديرها ، إلى المجلس أو اللجان الفرعية أو أي هيئة أخرى .
- (ح) تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة أو المطلوبة لأداء مهام المنظمة وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات في أي وقت .
- (ط) تنفيذ أحكام الفصل الثالث عشر المعنية .
- (ي) بحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية ، وعليها إذا أقرتها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة ، وفقاً لأحكام الفصل الحادي والعشرين .
- (ك) معالجة أي مسألة داخلية في اختصاص المنظمة ولا يكلف المجلس صراحة بمعالجتها .

## الفصل التاسع

### المجلس

#### مادة (٥٠)

#### تشكيل وانتخاب المجلس

- (أ) يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة أمام الجمعية العمومية ، ويتألف من ثلاث وثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية . ويتم الانتخاب في أول دورة للجمعية العمومية ويجري بعد ذلك كل ثلاث سنوات . ويبقى أعضاء المجلس المنتخبين على هذا النحو في مناصبهم حتى الانتخاب التالي\*\* .

\* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/٦/١٩٥٤ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٢/١٢/١٩٥٦ بالنسبة للدول المتعاقدة التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والسبعين (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصلي للاتفاقية لازال نافذاً ونصه كالتالي :

«(هـ) اعتماد ميزانية سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر» .

\*\* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية في ١٤/١٠/١٩٧٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٥/٢/١٩٨٠ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضي بأن يتألف المجلس من ٢١ عضواً . وعدل النص بعد ذلك في الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩/٦/١٩٦١ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٧/٧/١٩٦٢ ، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٢٧ عضواً . ثم اعتمد تعديل آخر في الدورة السابعة عشرة (أ) (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٢/٣/١٩٧١ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٦/١/١٩٧٣ ، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٣٠ عضواً .

(ب) تراعي الجمعية العمومية، في انتخاب أعضاء المجلس، تمثيلاً ملائماً للدول الآتية: (١) الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية، (٣) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية بالعالم في المجلس، وعلى الجمعية العمومية أن تملأ أي مقعد شاغر بالمجلس في أقرب وقت ممكن، وعلى أي دولة متعاقدة تنتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضوية سلفها.

(ج) لا يجوز لأي ممثل لدولة متعاقدة عضو في المجلس أن يشترك بصورة فعلية في استثمار خط جوي دولي أو أن يكون له مصلحة مالية في مثل هذا الخط.

#### مادة (٥١)

#### رئيس المجلس

ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات. ويجوز إعادة انتخابه. ولا يكون له حق التصويت وينتخب المجلس من بين أعضائه نائباً واحداً أو أكثر للرئيس يحتفظون بحق التصويت عندما ينوبون عن الرئيس. وليس من الضروري أن ينتخب الرئيس من بين ممثلي أعضاء المجلس، ولكن إذا انتخب ممثل فيعتبر مقعده شاغراً وتملأه الدولة التي يمثلها. ويقولى الرئيس المهام الآتية:

(أ) دعوة المجلس ولجنة النقل الجوي ولجنة الملاحة الجوية للانعقاد.

(ب) تمثيل المجلس.

(ج) القيام باسم المجلس بتأدية المهام التي يكلفه المجلس بها.

#### مادة (٥٢)

#### التصويت في المجلس

تصدر قرارات المجلس بموافقة أغلبية أعضائه. ويجوز للمجلس أن يخول لجنة من أعضائه السلطة فيما يتعلق بأي مسألة معينة. ويجوز لأي دولة متعاقدة معنية أن تستأنف أمام المجلس قرارات أي لجنة من لجان المجلس.

#### مادة (٥٣)

#### الاشتراك بدون حق التصويت

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تشترك بدون حق التصويت في نظر المجلس أو لجان في أي مسألة تمس مصالحها بصورة خاصة. ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند نظر المجلس في نزاع يكون هو طرفاً فيه.

#### مادة (٥٤)

#### المهام الالزامية للمجلس

(أ) تقديم تقارير سنوية إلى الجمعية العمومية.

(ب) تنفيذ توجيهات الجمعية العمومية الوفاء بالمهام والالتزامات المنوطة به بمقتضى هذه الاتفاقية.

- (ج) تحديد تنظيمه وقواعد اجراءاته .
- (د) تعيين لجنة للنقل الجوي يختار أعضاؤها من بين ممثلي أعضاء المجلس وتحديد مهامها وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه .
- (هـ) انشاء لجنة للملاحة الجوية طبقاً لأحكام الفصل العاشر .
- (و) ادارة مالية المنظمة طبقاً لأحكام الفصلين الثاني عشر والخامس عشر .
- (ز) تحديد مخصصات رئيس المجلس .
- (ح) تعيين موظف تنفيذي رئيسي يسمى الأمين العام ، واتخاذ التدابير اللازمة لتعيين الموظفين الآخرين اللازمين طبقاً لأحكام الفصل الحادي عشر .
- (ط) طلب وجمع ودراسة ونشر المعلومات المتعلقة بتقدم الملاحة الجوية وبتشغيل الخطوط الجوية الدولية ، بما في ذلك المعلومات عن تكاليف التشغيل وتفصيل الاعانات التي تدفع لمؤسسات النقل الجوي من الأموال العامة .
- (ي) ابلاغ الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية ، وكذلك عن كل حالة عدم تنفيذ توصيات المجلس أو قراراته .
- (ك) ابلاغ الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ دولة متعاقدة الاجراءات الملائمة في مدة معقولة بعد اخطارها بوقوع المخالفة .
- (ل) اعتماد قواعد قياسية دولية وأساليب عمل دولية موصي بها يسميها - من باب التسهيل - ملاحق لهذه الاتفاقية ، وذلك طبقاً لأحكام الفصل السادس ، وتبليغ التدابير التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .
- (م) بحث توصيات لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملاحق واتخاذ الاجراءات اللازمة طبقاً لأحكام الفصل العشرين .
- (ن) بحث أي مسألة متعلقة بالاتفاقية ، ترفعها إليه أي دولة متعاقدة .

#### مادة (٥٥)

#### المهام الاختيارية للمجلس :

- يجوز للمجلس
- (أ) انشاء لجان فرعية للنقل الجوي على أساس اقليمي أو غيره ، متى كان ذلك ملائماً وأظهرت التجربة أنه أمر مستحسن ، وتعيين مجموعات من الدول أو من مؤسسات النقل الجوي يمكنه العمل معها أو من خلالها على تيسير تحقيق أهداف هذه الاتفاقية .
- (ب) تفويض لجنة الملاحة الجوية سلطة أداء مهام علاوة على المهام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والغاء أو تعديل هذه التفويضات للسلطة في أي وقت .
- (ج) اجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية ، وابلغ نتائج بحوثه لدول المتعاقدة ، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوي والملاحة الجوية .

(د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوي الدولي ، بما في ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية ، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية .

(هـ) التحقيق ، بناء على طلب أي دولة متعاقدة ، في أي موقف قد يظهر أنه يضع عراقيل يمكن تجنبها أمام تطور الملاحة الجوية الدولية ، واصدار ما يراه مطلوباً من تقارير بعد انتهاء التحقيق .

## الفصل العاشر لجنة الملاحة الجوية

مادة (٥٦)

الترشيح والتعيين في اللجنة

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضواً يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة . ويجب أن تتوفر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران . ويطلب المجلس من جميع الدول المتعاقدة تقديم ترشيحات . ويعين المجلس رئيساً للجنة الملاحة الجوية\* .

مادة (٥٧)

مهام اللجنة

تقوم لجنة الملاحة الجوية بما يلي :

(أ) بحث التعديلات المطلوب ادخالها على ملاحق هذه الاتفاقية ورفع توصية إلى المجلس لاقرارها .

(ب) انشاء لجان فرعية فنية يجوز تمثيل أي دولة متعاقدة فيها إذا رغبت في ذلك .

(ج) اسداء المشورة للمجلس فيما يتعلق بجمع كل المعلومات التي تراها لازمة ونافعة لتقديم الملاحة الجوية وابلأغها للدول المتعاقدة .

## الفصل الحادي عشر

الموظفون

مادة (٥٨)

تعيين الموظفين

مع عدم الاخلال بما تضعه الجمعية العمومية من قواعد ومع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، يقرر المجلس طريقة تعيين الأمين العام وموظفي المنظمة الآخرين وانهاء خدمتهم وتدريبهم وتحديد رواتبهم ومخصصاتهم وشروط خدمتهم ، ويجوز له تعيين رعايا أي دولة متعاقدة أو الاستعانة بخدماتهم .

\* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية في ٧/٧/١٩٧١ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذاً في ١٩/١٢/١٩٧٤ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضي بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثني عشر عضواً .

### الصفة الدولية للموظفين

لا يجوز لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين أن يطلبوا أو يتلقوا تعليمات من أي سلطة خارج المنظمة فيما يتعلق بأداء مهامهم . وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تحترم تماما الصفة الدولية لمسؤوليات هؤلاء الموظفين وبأن لا تسعى إلى التأثير على أي من رعاياها في قيامهم بمسؤولياتهم .

### حصانات وامتيازات الموظفين

تتعهد كل دولة متعاقدة، بقدر ما تسمح به اجراءاتها الدستورية، بأن تمنح رئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة الحصانات والامتيازات الممنوحة لمن يمثلهم من موظفي المنظمات الدولية العامة الأخرى . وإذا تم التوصل إلى اتفاقية دولية عامة بشأن حصانات وامتيازات الموظفين الدوليين فتكون الحصانات والامتيازات التي تمنح لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة هي الحصانات والامتيازات الممنوحة بمقتضى تلك الاتفاقية الدولية العامة .

## الفصل الثاني عشر

### المالية

### الميزانية وتقسيم المصروفات

يقدم المجلس إلى الجمعية العمومية ميزانيات سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصروفات . وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانيات بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائما من تعديلات، وتقسم مصروفات المنظمة بين الدول المتعاقدة على الأساس الذي تحدده من وقت لآخر، وذلك باستثناء المبالغ المنصوص في الفصل الخامس عشر على تقسيمها بين الدول التي تقبل ذلك .

### إيقاف حق التصويت

يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفي خلال مدة معقولة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة .

### مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تتحمل كل دولة متعاقدة مصروفات وفدها للجمعية العمومية ومخصصات أي شخص تعيينه في

\* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٤/٦/١٩٥٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٢/١٢/١٩٥٦ بالنسبة للدول التي صدقت عليه، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل، فان النص الأصلي للاتفاقية ما زال نافذا ونصه كالآتي :

«يقدم المجلس إلى الجمعية العمومية ميزانية سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصروفات . وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانية بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائما من تعديلات، وتقسم مصروفات المنظمة بين الدول المتعاقدة على الأساس الذي تحدده من وقت لآخر، وذلك باستثناء المبالغ المنصوص في الفصل الخامس عشر على تقسيمها بين الدول التي تقبل ذلك» .

المجلس ومصروفات سفره ومصروفاته الأخرى ، وتحمل المخصصات والمصروفات المماثلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعيينهم في أي من اللجان أو اللجان الفرعية للمنظمة .

## الفصل الثالث عشر

### ترتيبات دولية أخرى

مادة (٦٤)

#### ترتيبات الأمن

يجوز للمجلس أن يبرم باسم المنظمة مع هيئات دولية أخرى اتفاقات للبقاء على خدمات مشتركة ولاتخاذ ترتيبات مشتركة فيما يتعلق بالموظفين ، ويجوز له بموافقة الجمعية العمومية أن يتخذ أي ترتيبات أخرى من شأنها تسهيل عمل المنظمة .

مادة (٦٦)

#### المهام المتعلقة باتفاقات أخرى

(أ) تؤدي المنظمة أيضا المهام المنوطة بها بمقتضى الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية النقل الجوي الدولي المبرمتين بشيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ ، وذلك طبقا لأحكام وشروط هاتين الاتفاقيتين .

(ب) لا يكون لأعضاء الجمعية العمومية والمجلس الذين لم يقبلوا الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية أو على اتفاقية النقل الجوي الدولي المبرمتين بشيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ حق التصويت بشأن أي مسائل تحال إلى الجمعية العمومية أو المجلس طبقا لأحكام إحدى هاتين الاتفاقيتين .

## الباب الثالث

### النقل الجوي الدولي

## الفصل الرابع عشر

### المعلومات والتقارير

مادة (٦٧)

#### تقديم التقارير إلى المجلس

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي الدولي التابعة لها إلى المجلس ، وفقا للمتطلبات التي يقررها المجلس ، تقارير عن حركة النقل بها واحصاءات للتكاليف وبيانات مالية يكون من ضمن محتوياتها مقدار ومصادر كل إيراداتها .

## الفصل الخامس عشر

### المطارات والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية

مادة (٦٨)

#### تعيين الطرق والمطارات

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذي يجب أن يسلكه فوق اقليمها كل خط جوي دولي والمطارات التي يمكنه استخدامها.

مادة (٦٩)

#### تحسين تسهيلات الملاحة الجوية

إذا رأى المجلس أن المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى، بما فيها خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، في دولة متعاقدة غير كافية بقدر معقول لكفالة تشغيل الخطوط الجوية الدولية القائمة أو المزمع انشاؤها تشغيلاً يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد، يتشاور المجلس مع الدولة المعنية مباشرة والدول الأخرى المتأثرة بذلك بغية التوصل إلى وسيلة لمعالجة الوضع، ويجوز له أن يقدم توصيات في هذا الصدد. ولا تعتبر أي دولة متعاقدة مرتكبة مخالفة لهذه الاتفاقية إذا أخفقت في تنفيذ تلك التوصيات.

مادة (٧٠)

#### تمويل تسهيلات الملاحة الجوية

يجوز لأي متعاقدة، في الظروف المبينة في المادة التاسعة والستين، أو تتفق مع المجلس على ترتيب لتنفيذ توصياته بهذا الصدد. ويجوز للدولة أن تختار تحمل جميع التكاليف التي يستدعيها ذلك الترتيب. وإذا لم تختار الدولة ذلك، فيجوز للمجلس أن يوافق، بناء على طلب الدولة، على أن يتحمل كل أو بعض هذه التكاليف.

مادة (٧١)

#### توفير التسهيلات وصيانتها بواسطة المجلس

يجوز للمجلس، بناء على طلب دولة متعاقدة، أن يوافق على توفير كل أو بعض المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، المطلوبة في إقليم تلك الدولة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية التابعة للدول المتعاقدة الأخرى تشغيلاً يتسم بالأمان والانتظام والكفاءة والاقتصاد، ويجوز له أن يوافق على تزويد هذه المطارات والتسهيلات بالموظفين وصيانتها وإدارتها وأن يحدد رسوماً عادلة ومعقولة نظير استخدام التسهيلات الموفرة.

مادة (٧٢)

#### تملك الأراضي أو الانتفاع بها

إذا لزم من أجل التسهيلات التي يمولها المجلس كلياً أو جزئياً بناء على طلب دولة متعاقدة،

فاما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيتها إذا رغبت في ذلك ، واما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقا لقوانينها .

#### مادة (٧٣)

#### المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة في هذا الفصل من الاعتمادات العامة للمنظمة ، وذلك في حدود الاعتمادات التي توفرها له الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر . ويقسم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسب التي يكون قد تم الاتفاق عليها قبل ذلك ولمدة معقولة بين الدول المتعاقدة التي تقبل ذلك والتي تستخدم مؤسسات للنقل الجوي تلك التسهيلات . كما يجوز للمجلس أن يقسم أي اعتمادات لازمة للتشغيل بين الدول التي تقبل ذلك .

#### مادة (٧٤)

#### المساعدة الفنية واستخدام الإيرادات

إذا قام المجلس ، بناء على طلب دولة متعاقدة ، بتقديم مبالغ أو بتوفير مطارات أو تسهيلات أخرى كلياً أو جزئياً ، فيجوز أن تتضمن الترتيبات المتخذة ، بموافقة تلك الدولة ، تقديم مساعدة فنية في الاشراف على المطارات والتسهيلات الأخرى وتشغيلها ، ودفع نفقات تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى وقيمة الفوائد والاستهلاك من الإيرادات المستمدة من تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى .

#### مادة (٧٥)

#### الاستيلاء على التسهيلات التي وفرها المجلس

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتحرر في أي وقت من أي التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن تستولى على المطارات والتسهيلات الأخرى التي وفرها المجلس في اقليمها وفقاً لأحكام المادتين الحادية والسبعين والثانية والسبعين ، وذلك بأن تدفع للمجلس المبلغ الذي يرى المجلس أنه معقول في هذه الظروف وإذا رأت الدولة أن المبلغ الذي حدده المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويجوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس .

#### مادة (٧٦)

#### رد المبالغ

ترد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق إعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الفوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين إلى الدول التي شملها التقسيم أصلاً وبنسب هذا التقسيم على النحو الذي يحدده المجلس ، وذلك في حالة المبالغ المقدمة أصلاً بتمويل من الدول بمقتضى المادة الثالثة والسبعين .



## الفصل السادس عشر

### هيئات الاستثمار المشترك والخطوط الجوية المشتركة

مادة (٧٧)

#### جواز انشاء هيئات للاستثمار المشترك

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من انشاء هيئات للاستثمار المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوي، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط أو في أي منطقة، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاقات لدى المجلس. ويحدد المجلس الطرق التي تتبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية.

مادة (٧٨)

#### دور المجلس

يجوز للمجلس أن يقترح على الدول المتعاقدة صاحبة الشأن أن تكون هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية في أي طريق أو منطقة.

مادة (٧٩)

#### الاشتراك في هيئات الاستثمار

لأي دولة أن تشترك في هيئات للاستثمار المشترك أو في ترتيبات للخطوط الجوية المشتركة، سواء كان ذلك بواسطة حكومتها أو بواسطة واحدة أو أكثر من مؤسساتها للنقل الجوي المعينة من حكومتها. وقد تكون هذه المؤسسات مملوكة للدولة، كلياً أو جزئياً، أو مملوكة لأفراد، وذلك طبقاً لما تراه الدولة وحدها.

## الباب الرابع

### أحكام ختامية

## الفصل السابع عشر

### اتفاقات وترتيبات جوية أخرى

مادة (٨٠)

#### اتفاقية باريس وهافانا

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة، اخطاراً بانتهاء اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في الثالث عشر من أكتوبر ١٩١٩ أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري

الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير ١٩٢٨ إذا كانت طرفا في أي من هاتين الاتفاقيتين، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا سالفتي الذكر.

#### مادة (٨١)

##### تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فورا كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو بين أي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو أي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي دولة أخرى.

#### مادة (٨٢)

##### الغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التفاهم بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، وتتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات. وأي دولة متعاقدة تكون، قبل أن تصبح عضوا في المنظمة، قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة أو أحد رعايا دولة متعاقدة أو رعايا دولة غير متعاقدة بالتزامات تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، فعليها أن تتخذ بدون ابطاء الاجراءات اللازمة للتحرر من هذه الالتزامات. وإذا ارتبطت مؤسسة نقل جوي تابعة لإحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبذل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما في وسعها من جهد لالغاء هذه الالتزامات فورا، وعلى أي حال فعليها أن تتخذ الاجراءات اللازمة لالغائها في أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة.

#### مادة (٨٣)

##### تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية. ويسجل فورا أي من هذه الترتيبات لدى المجلس، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن.

## الفصل الثامن عشر النزاعات والاخلال بالتعهدات

#### مادة (٨٤)

##### فض النزاعات

إذا نشأ نزاع بين دولتين متعاقدين أو أكثر على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو ملاحقتها ولم يمكن فضه عن طريق التفاوض، يبت فيه المجلس بناء على طلب أي دولة طرف في النزاع. ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لنزاع يكون هو طرفا فيه. ومع مراعاة أحكام المادة الخامسة والثمانين، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تستأنف قرار المجلس أمام محكمة تحكيم خاصة يتفق

عليها مع الأطراف الآخرين في النزاع أو أمام محكمة العدل الدولي الدائمة . ويخطر المجلس بأي استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوما من تسلم الاخطار بقرار المجلس .

#### مادة (٨٥)

#### اجراءات التحكيم

إذا لم تقبل الدولة المتعاقدة الطرف في نزاع نظام محكمة العدل الدولي الدائمة في نزاع لا يزال قرار المجلس فيه محل استئناف ، ولم تتمكن الدول المتعاقدة الأطراف في هذا النزاع من اختيار محكمة تحكيم ، فتختار كل دولة متعاقدة طرف في النزاع محكما ويعين هؤلاء المحكمون رئيسا لهم . فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكما خلال الشهور الثلاثة التالية لتاريخ الاستئناف ، يعين رئيس المجلس محكما باسم تلك الدولة يتم اختياره من قائمة يحتفظ بها المجلس بالأشخاص المؤهلين والموجودين من أجل الاستعانة بهم . وإذا لم يتفق المحكمون على رئيس لهم خلال ثلاثين يوما ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها آنفا . وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقا لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع اجراءاتها واصدار قراراتها بأغلبية الأصوات ، على أنه يجوز للمجلس البت في المسائل الاجرائية في حالة حدوث أي تأخير يرى المجلس أنه كبير .

#### مادة (٨٦)

#### الاستئناف

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما إذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوي الدولي متوافقا مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذا ، الا إذا قرر المجلس خلاف ذلك ، ما لم ينقض القرار في الاستئناف . وإذا استؤنفت قرارات المجلس بشأن أي مسألة أخرى ، يوقف تنفيذ هذه القرارات إلى حين البت في الاستئناف . وتكون أحكام محكمة العدل الدولي الدائمة ومحكمة التحكيم نهائية وملزمة .

#### مادة (٨٧)

#### الجزء بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المخالفة

تتعهد كل دولة متعاقدة ألا ترخص بالطيران فوق اقليمها لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذي اتخذ طبقا لأحكام المادة السابقة .

#### مادة (٨٨)

#### الجزء بالنسبة للدولة المخالفة

توقف الجمعية العمومية حق التصويت فيها وفي المجلس لكل دولة متعاقدة لا تنفذ أحكام هذا الفصل .

## الفصل التاسع عشر

### الحرب

مادة (٨٩)

#### الحرب وحالة الطوارئ

في حالة الحرب ، لا تحدد أحكام هذه الاتفاقية من حرية العمل لأي من الدول المتعاقدة صاحبة الشأن ، سواء كانت محاربة أو محايدة . وينطبق نفس هذا المبدأ على أي دولة متعاقدة تعلن حالة الطوارئ الوطنية وتبلغ المجلس بهذه الواقعة .

## الفصل العشرون

### الملاحق

مادة (٩٠)

#### اعتماد الملاحق وتعديلها

(أ) يستوجب اعتماد المجلس للملاحق المنصوص عليها في الفقرة (ل) من المادة الرابعة والخمسين أن يوافق عليها المجلس بأغلبية ثلثي الأصوات في اجتماع يعقد لهذا الغرض ، ويعرض بعد ذلك الملاحق على كل دولة متعاقدة . ويصبح أي ملحق أو تعديل للملحق نافذاً بعد عرضه على الدول المتعاقدة بثلاثة شهور أو عند نهاية مدة أطول حسبما يحددها المجلس ، إلا إذا أعلنت أغلبية الدول المتعاقدة للمجلس عدم موافقتها عليه في هذه الأثناء .

(ب) يخطر المجلس فوراً جميع الدول المتعاقدة بنفاذ كل ملحق وكل تعديل للملحق .

## الفصل الحادي والعشرون

### التصديق والانضمام والتعديل والنقض

مادة (٩١)

#### التصديق على الاتفاقية

(أ) تعرض هذه الاتفاقية على الدول الموقعة عليها للتصديق . وتودع وثائق التصديق بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ، التي تعلن تاريخ هذا الإيداع لكل من الدول الموقعة على الاتفاقية والمنضمة إليها .

(ب) بمجرد تصديق ست وعشرين دولة على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها تصبح نافذة فيما بين هذه الدول من اليوم الثلاثين بعد إيداع الوثيقة السادسة والعشرين . وتصبح نافذة بالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك في اليوم الثلاثين بعد إيداع وثيقة تصديقها .

(ج) تبلغ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية حكومة كل من الدول الموقعة أو المنضمة بالتاريخ الذي تصبح فيه هذه الاتفاقية نافذة .

## مادة (٩٢)

### الانضمام إلى الاتفاقية

- (أ) يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية للدول الأعضاء في الأمم المتحدة والدول المشتركة معها والدول التي لزمت الحياد في النزاع الدولي الحاضر .
- (ب) ويتم الانضمام باخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ويصبح نافذا في اليوم الثلاثين بعد أن تستلم هذا الاخطار حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي عليها ابلاغه لجميع الدول المتعاقدة .

## مادة (٩٣)

### قبول دول أخرى

يجوز، بموافقة أي منظمة دولية عامة تنشئها أمم العالم للحفاظ على السلم، قبول أن تشترك في هذه الاتفاقية دول غير الدول المنصوص عليها في المادة الحادية والتسعين والفقرة (أ) من المادة الثانية والتسعين، إذا وافقت على ذلك الجمعية العمومية بأغلبية أربعة أخماس أعضائها وبالشروط التي تقررها: على أن من الضروري في كل حالة موافقة أي دولة غزتها أو اعتدت عليها في الحرب الحالية الدولة الطالبة للقبول .

## مادة (٩٣) مكرر\*

- (أ) بغض النظر عن أحكام المواد الحادية والتسعين والثانية والتسعين والثالثة والتسعين السابقة:
- (١) كل دولة توصي الجمعية العامة للأمم المتحدة باسقاط عضوية حكومتها من الوكالات الدولية التي أنشأتها الأمم المتحدة أو المرتبطة بها، تسقط عضويتها من تلقاء نفسها في منظمة الطيران المدني الدولي .
- (٢) كل دولة تقصي من عضوية الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترفق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالاقتضاء توصية تنص على خلاف ذلك .
- (ب) كل دولة تفقد عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقاً لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز، بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس .
- (ج) أعضاء المنظمة الذين يوقف تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية الأمم المتحدة يوقف أيضاً، بناء على طلب الأخيرة، تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية هذه المنظمة .

## مادة (٩٤)

### تعديل الاتفاقية

- (أ) تتم الموافقة على أي تعديل لهذه الاتفاقية بأغلبية ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية ويصبح

\* قررت الجمعية العمومية في ٢٧/٥/١٩٤٧ أن تعدل اتفاقية شيكاغو بادخال المادة الثالثة والتسعين مكرر . وطبقاً للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية، فقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ٢٠/٣/١٩٦١ بالنسبة للدول التي صدقت عليه .

نافذاً، بالنسبة للدول التي صدقت عليه، بعد أن يصدق عليه عدد من الدول المتعاقدة تحدده الجمعية العمومية ولا يقل العدد المحدد على هذا النحو عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة .  
(ب) يجوز للجمعية العمومية أن تشترط في قرارها الذي توصي فيه باعتماد تعديل معين أن أي دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذه تسقط عضويتها في المنظمة واشتراكها في الاتفاقية، وذلك إذا رأت الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل تبرر هذا الاجراء .

مادة (٩٥)

نقض الاتفاقية

(أ) يجوز لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من نفاذها . وذلك باخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تبلغه فوراً لكل من الدول المتعاقدة .  
(ب) يصبح هذا النقص نافذاً بعد سنة من تاريخ تسلم الاخطار به ولا أثر له الا بالنسبة للدولة التي باشرته .

## الفصل الثاني والعشرون

تعريف

مادة (٩٦)

لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بالعبارات الآتية المعاني المذكورة أمامها :

(أ) «خط جوي» يقصد به أي خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع .  
(ب) «خط جوي دولي» يقصد به خط جوي يمر خلال الفضاء الجوي فوق اقليم أكثر من دولة واحدة .  
(ج) «مؤسسة نقل جوي» يقصد بها أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي .  
(د) «هبوط لأغراض غير تجارية» يقصد به هبوط لأي غرض آخر غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد .

## التوقيع على الاتفاقية

**اثباتاً لذلك،** قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية كل باسم حكومته في التواريخ المبينة أمام كل توقيع .  
حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر / كانون الأول من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين باللغة الإنجليزية . وأعد نص لها متساو في الحجية باللغات الفرنسية والأسبانية والانجليزية، ويفتح باب التوقيع على هذا النص في واشنطن العاصمة . ويودع النصان في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً معتمدة رسمياً منهما إلى حكومات كل الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنظمة إليها .

## ملخص للتعديلات اللاحقة على الاتفاقية (شيكاغو)

## (البند الختامي)

30/09/1977 ١٩٧٧/٩/٣٠

يستعاض عن البند الختامي من الاتفاقية بالنص التالي :

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤ باللغة الانجليزية . وأعدت نصوص هذه الاتفاقية باللغات الانجليزية ، والروسية ، والفرنسية ، والأسبانية ، وهي متساوية في الحجية . وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً معتمدة رسمياً منها لحكومات كل الدول التي توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها . وستكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها في واشنطن العاصمة .

## إضافة المادة (٨٣) مكرراً

6/10/1980 ١٩٨٠/١٠/٦

تضاف بعد المادة الثالثة والثمانين ، المادة الجديدة الثالثة والثمانون مكرر التالية :

### مادة (٨٣) مكرر

#### نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد (١٢) و(٣٠) و(٣١) و(٣٢) (أ) ، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل ، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة ان لم يكن له مركز عمل رئيسي ، في دولة متعاقدة أخرى ، يجوز لدولة التسجيل ، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى ، أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها أو واجباتها كدولة تسجيل بالنسبة لتلك الطائرة بموجب المواد (١٢) و(٣٠) و(٣١) و(٣٢) (أ) . وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة .

(ب) لا يصبح النقل نافذاً بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقاً للمادة الثالثة والثمانين ، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق .

(ج) تسري أحكام الفقرتين (أ) و(ب) أعلاه كذلك على الحالات التي تشملها المادة السابعة والسبعون .

## إضافة المادة (٣) مكرراً

10/5/1984 ١٩٨٤/٥/١٠

تضاف بعد المادة الثالثة ، المادة الثالثة مكرر الجديدة التالية :

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد



الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.

(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند، أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأي وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعتراض الطائرات المدنية.

(ج) تمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة. ولهذه الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال الزاميا لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو اقامته الدائمة في تلك الدولة. وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.

(د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية أي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو اقامته الدائمة في تلك الدولة. ولا يؤثر هذا الحكم في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و(ج) من هذه المادة.

#### (تعديل المادة «٥٦»)

6/10/1989 ١٩٨٩/١٠/٦

في المادة السادسة والخمسين من الاتفاقية، يستعاض عن عبارة «خمسة عشر عضوا» بعبارة «تسعة عشر عضوا».

#### (تعديل المادة «٥٠» [أ])

26/10/1990 ١٩٩٠/١٠/٢٦

في الفقرة (أ) من المادة الخمسين من الاتفاقية، تعدل الجملة الثانية باحلال «ست وثلاثين» محل «ثلاث وثلاثين».

Law No. (13) of Year 1986  
Concerning Approving The Protocol  
Amending The Chicago Convention On  
Civil Aviation Following perusal of:

- Articles 65 & 70 (Second Para) of the Constitution, and
- The International Convention on Civil Aviation signed in Chicago on 7th December 1944,  
The Kuwaiti National Assembly has endorsed the Law which text is shown below, and we have ratified and promulgated same:

Article (1)

We have approved the protocol amending Chicago Convention on Civil Aviation, signed in Montreal city on 10th May 1984AD., and a copy thereof is attached to this Law.

Article (2)

All the Ministers - each within his jurisdiction - must execute this law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

قانون رقم (١٣) لسنة ١٩٨٦  
بالموافقة على بروتوكول تعديل معاهدة  
شيكاغو للطيران المدني

بعد الاطلاع على المادتين ٦٥ و ٧٠ (فقرة ثانية)  
من الدستور،  
وعلى المعاهدة الدولية للطيران المدني الموقعة في  
شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤،  
وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد  
صدقنا عليه وأصدرناه:

مادة (١)

ووفق على بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو  
للطيران المدني والموقع بمدينة مونتريال بتاريخ ١٠  
مايو ١٩٨٤ م، والمرافقة نصوصه لهذا القانون

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

**Explanatory Memorandum**  
Concerning The Protocol Amending The  
Chicago Convention On Civil Aviation

**مذكرة ايضاحية**  
**بشأن بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو**  
**للطيران المدني**

On 10/5/1984, the State of Kuwait signed a protocol amending the Chicago Convention on Civil Aviation of year 1944. The Protocol stipulates among other things that a new Article under No. (3 Repeated) shall be inserted after Article (3).

The protocol was keen to prevent the contracting States from using armed force against civil aircraft, otherwise, the lives of their passengers and the safety of the aircraft would be compromised. Instead, the member state may oblige the aircraft which enter its airfield without a prior permission to comply with its instructions and the State shall be entitled to take the necessary legal action against the aircraft in breach.

Whereas, the protocol is in favor of the interest of Kuwait and protects its rights without any prejudice to the International commitments of Kuwait,

Whereas the concerned authority - the Directorate of Civil Aviation - has approved the protocol and requested to take the endorsement procedures thereon pursuant to the text of the said protocol, and

Whereas this proposed amendment is related to the State's sovereignty over its own territories,

The attached Draft-Law for approving said protocol has been prepared pursuant to the Second Para of Article (70) of the Constitution.

وقعت دولة الكويت بتاريخ ١٠ / ٥ / ١٩٨٤ م بروتوكول تعديل معاهدة شيكاغو للطيران المدني سنة ١٩٤٤ م وينص البروتوكول فيما ينص عليه على أن تدرج بعد المادة (٣) مادة جديدة برقم (٣) مكرر .

وقد حرص البروتوكول على أن تمتنع الدول عن اللجوء للقوة المسلحة ضد الطائرات المدنية والا تعرض أرواح الركاب للخطر وكذلك سلامة الطائرة وفي مقابل ذلك للدول أن تلتزم الطائرات التي تدخل مجالها الجوي بدون اذن بالالتزام بتعليماتها، وان تتخذ حيالها الاجراءات القانونية اللازمة .

ولما كان البروتوكول يحقق مصلحة الكويت ويحفظ حقوقها قبل المتعاقدين الآخرين ولا يتعارض مع التزامات الكويت الدولية .

وحيث أن الجهة المعنية - إدارة الطيران المدني - قد وافقت عليه، وطلبت اتخاذ اجراءات التصديق عليه عملاً بنص البروتوكول نفسه .

ومن حيث أن هذا التعديل المقترح يتعلق بسيادة الدولة على أراضيها. لذلك فقد أعد مشروع القانون المرافق بالموافقة عليه تطبيقاً لنص الفقرة الثانية من المادة (٧٠) من الدستور .

"Protocol"

" In Respect of The Amendments  
Made On The International Convention  
On Civil Aviation

Signed In Montreal On 10/5/1984AD.

The General Assembly of the  
International Civil Aviation Organization in  
its Twenty Fifth Extraordinary Session held  
in Montreal in May 1984AD.,

Whereas, the future development of  
international civil aviation can greatly help  
to create and preserve friendship and  
understanding among the nations and  
people of the world, yet its abuse can  
become a threat to the public security,

Whereas, it is desirable to avoid friction  
and promote cooperation between nations  
and people upon which the peace of the  
world depends,

Whereas, it is important for the Civil  
Aviation to be developed in a certain and  
organized manner,

Whereas, it is essential to ensure the  
safety of the persons on board the civil  
aircraft and to protect their lives in  
accordance with the primary considerations  
of humanity,

Whereas, the contracting States of the  
Convention on International Civil Aviation  
signed in Chicago on the 7th December  
1944AD.,

- Recognize that every State has complete  
and exclusive sovereignty over the  
airspace above its territory.
- Undertake when issuing regulations for  
their State aircraft, that they will have  
due regard for the safety of aviation of  
civil aircraft.
- Agree not to use civil aviation for any  
purpose inconsistent with the aims of  
this Convention.

Whereas, the contracting States insist to  
take necessary actions aiming at preventing  
the violation of the airspace of other States,  
preventing the use of civil aviation for any

«بروتوكول»

« بشأن ادخال تعديل على معاهدة الطيران  
المدني الدولي

وقع في مونتريال في 10/5/1984م»

\* ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني

الدولي

إذا انعقدت في دورتها الخامسة والعشرين  
(الاستثنائية) بمونتريال بتاريخ أيار 1984 م .

وإذا لاحظت أن الطيران المدني الدولي يمكن  
أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة  
وحسن التفاهم بين أم العالم وشعوبه، غير ان  
اساءة استخدام ذلك الطيران يمكن ان يصبح  
تهديد للأمن العام .

وإذا لاحظت أن من المرغوب فيه تجنب  
الاحتكاك وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب  
الأمر الذي يتوقف عليه السلام العالمي .

وإذا لاحظت أن من الضروري للطيران المدني  
الدولي أن يطور بطريقة أكيدة ومنظمة .

وإذا لاحظت أنه يجب أن تكفل سلامة  
الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية  
وتصان أرواحهم تمشيا مع الاعتبارات الأولية  
للإنسانية .

وإذا لاحظت أن الدول المتعاقدة في اتفاقية  
الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في  
اليوم السابع من ديسمبر / كانون الأول 1944 م .

تعترف بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة  
على الفضاء الجوي الذي يعلوا اقليمها .

- وتتعهد، عندما تضع القواعد المتعلقة  
بطائرات الدولة فيها، بأن تعتد بسلامة الملاحة  
للطائرات المدنية .

- وتوافق على عدم استعمال الطيران المدني  
في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية .

وإذا لاحظت تصميم الدول المتعاقدة على  
اتخاذ التدابير الملائمة الرامية لمنع انتهاك الفضاء  
الجوي الدول الأخرى ومنع استعمال الطيران  
المدني في أغراض لا تتفق مع أهداف الاتفاقية

purpose inconsistent with the aims of this Convention, and fostering the international civil aviation safety to a greater extent, and

Whereas, the contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft during flying,

1- It has been decided that it is desirable to amend the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7th December, 1944.

2- We approve, in accordance with the provision of Article 94 (a) of the said Convention, the following amendment to the aforesaid Convention.

\* To be listed following Article (3) as new article (3 Repeated)

A - The contracting countries acknowledge that each State must refrain from using arms against the civil aircraft while in the air, and that in case of interception, the people aboard the aircraft must not be exposed to danger. Moreover, this provision must not be construed as amending, in any way whatsoever, the rights and obligations of the State as provided for the United Nations Charter.

B - The contracting countries acknowledge that each State, while exercising its sovereignty, is entitled to force any civil aircraft to land on a specific airport if such aircraft is flying in its sky region without a permit or if there were reasonable reasons assuming that the aircraft is being used for any purpose not consistent with the purpose of this Convention. Moreover, the State may issue any other instructions to such aircraft in order to prevent such intrusion, and therefore the contracting States may resort to any appropriate measures congruent with the rules of the relevant International Law including the related provisions in this Convention and

وان تعزز على نحو أكبر سلامة الطيران المدني الدولي .

وإذ لاحظت الرغبة العامة للدول المتعاقدة في أن تؤكد من جديد مبدأ عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها .

١ - تقرر انه من المرغوب فيه تبعا لذلك أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر / كانون الأول ١٩٤٤ .

٢ - توافق وفقا لحكم المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة، على التعديل التالي المقترح للاتفاقية الآتفة الذكر .

#### \* تدرج بعد المادة (٣) مادة جديدة (٣) مكرر

أ- تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة حدوث اعتراض، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر. ولا يفسر هذا الحكم على انه يعدل بأي شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الامم المتحدة .

ب- تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها أن تلزم بالهبوط في مطار معين أما أية طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستتج منها أن الطائرة يجرى استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية وللدولة أيضا ان تصدر لتلك الطائرة أية تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات، ولهذا الغرض للدول المتعاقدة أن تلجأ لأية وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك، بما في ذلك الاحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية،

- particularly Paragraph (A) of this clause. Besides, each contracting State agree to publish its prevailing procedures concerning intercepting the civil aircraft.
- C - Each civil aircraft must comply with every order issued in accordance with Paragraph (B) of this Article, and for this purpose each contracting State must incorporate all the necessary provisions within its laws and regulations to make this compliance obligatory to any civil aircraft registered with that State, or for these aircraft to be operated by an investor whose workplace or residence is situated in that State. Each contracting State shall stipulate that every breach to such applicable laws or regulation shall receive severe punishments, and that each case will be presented to its competent authorities in accordance with its laws and regulations.
- D - Each contracting State shall undertake the appropriate measures to prohibit the deliberate use of the civil aircraft registered with it for any purpose contradictory to those of this Convention, or for these aircraft to be operated by an investor whose workplace or permanent residence is situated in that State. Besides, the provision of this paragraph shall not prejudice Paragraph (A) nor contravene with the content of both Paragraphs (A) & (B) of this Article.
- 3 - According to the provisions contained in Article 94 (A) of the said Convention, it is specified that the number of the contracting States endorsing the proposed amendment to come into force shall reach One Hundred & Two.
- 4 - It has been decided that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall put in writing a protocol to English, French, Russian and Spanish languages, where all shall have equal legal pretext. The proposed amendment mentioned above contains the following matters as described here below:
- A - The protocol shall be signed by the both

- وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة، وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق بأعراض الطائرات المدنية.
- ج - تمثل كل طائرة مدنية لأي أمر صادر وفقا للفقرة (ب) من هذه المادة ولهذا الغرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها لجعل هذا الامتثال الزاميا لاية طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو تقوم بتشغيلها منتشر يكون مقر عمله أو تكون اقامته السكنية في تلك الدولة، وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقبا عليه بعقوبات شديدة، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقا لقوانينها أو نظمها.
- د - تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمدا لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية الطائرات المدنية المسجلة في تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مستثمر يكون مقر عمله أو تكون اقامته الدائمة في تلك الدولة، ولا يؤثر حكم هذه الفقرة في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة.
- ٣ - وتحدد وفقا لاحكام المادة المذكورة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المشار اليها أن عدد الدول المتعاقدة التي سوف يصبح التعديل المقترح ساريا بعد تصديقها عليه، هو مائة واثنان.
- ٤ - وتقرر أن يضع الامين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بروتوكولا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، تكون جميعا متساوية في الحجية ويحتوي التعديل المقترح المشار إليه أعلاه والامور المبينة فيما يلي :-
- أ - يوقع على البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام.
- ب - يكون باب التصديق على البروتوكول

the Chairman and the Secretary General of the General Assembly.

B - Endorsement of the Protocol shall remain open for each State that has sanctioned the said International Civil Aviation Convention or joined it.

C - The endorsement documents shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

D - For the States that have already endorsed it, the Protocol shall come into force effective from the date the endorsement document number One Hundred & Two shall be deposited.

E - The Secretary General shall notify all the States parties to the said Convention of the date the Protocol has become in force.

F - For any contracting State that endorses the Protocol after the mentioned date, the Protocol shall come into force on the date such State deposits its endorsement document with the International Civil Aviation Organization.

Accordingly and pursuant to the foregoing procedure of the General Assembly, this Protocol was drafted by the Secretary General of the Organization. In witness whereof, the Chairman and the Secretary General of the 25th Extraordinary Conference of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization, have executed this Protocol as being duly authorized by the General Assembly.

It was drawn up in Montreal on the Tenth day of May, year One Thousand Nine Hundred Eighty Four within one minute, in English, French, Russian and Spanish languages where each text holds equal legal pretext. This Protocol shall be kept in the archive of the International Civil Aviation Organization, and approved copies thereof shall be forwarded by the Organization's Secretary General to all the States parties to the International Civil Aviation Convention which was executed drawn up in Chicago on 7th December, 1994AD.

Assad Qutait  
Chairman of The 25th Conference

مفتوحا لكل دولة صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو انضمت إليها.

ج - تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

د - يصبح البروتوكول نافذا بالنسبة للدول التي صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثيقة التصديق الثاني بعد المائة .

هـ - يقوم الامين العام باخطار كل الدول الاطراف في الاتفاقية المذكورة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول ساريا .

ز - بالنسبة لاية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المذكور يصبح البروتوكول ساريا عند ايداعها وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

وتبعاً لذلك، وبناء على اجراء الجمعية العمومية المتقدم، فقد تم اعداد هذا البروتوكول بواسطة أمين عام المنظمة واثباتا لذلك فإن رئيس وأمين عام الدورة الخامسة والعشرين غير العادية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني المتقدم ذكرها باعتبارها مفوضين من قبل الجمعية العمومية قد وقعا هذا البروتوكول .

حرر في مونتريال في اليوم العاشر من شهر مايو سنة ألف وتسعمائة وأربعة وثمانين في دقيقة واحدة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية لكل نص منها حجية قانونية متساوية، وسوف يحتفظ بهذا البروتوكول في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي وترسل نسخ معتمدة منه بواسطة أمين عام المنظمة إلى جميع الدول الاطراف في معاهدة الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤ م

اسعد قطيط

رئيس الدورة الخامسة والعشرين

Decree No. 14/92  
Concerning Approving The Protocol of  
Adding A New Article  
To The International Convention For  
Civil Aviation

مرسوم رقم ٩٢/١٤  
بالموافقة على البروتوكول الخاص باضافة  
مادة جديدة  
الى المعاهدة الدولية للطيران المدني

Following perusal of:

- The constitution,
- The International Convention for Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, and its subsequent amendments,
- The Decision of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in its 23rd session, held in Montreal on 6th October 1980, on approving the addition of the new Article No. (83 Repeated) to this Convention,
- Upon the proposal of the Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs,
- And after the approval of the Council of Ministers,

بعد الاطلاع على الدستور،  
وعلى المعاهدة الدولية للطيران المدني المحررة  
في شيكاغو في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤  
والتعديلات التي ادخلت عليها،  
وعلى قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران  
المدني في دورتها الثالثة والعشرين المنعقدة في  
مونتريال بتاريخ ٦ من أكتوبر سنة ١٩٨٠  
بالموافقة على اضافة مادة جديدة برقم (٨٣)  
مكرراً) إلى هذه المعاهدة،  
وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء  
ووزير الخارجية،  
وبعد موافقة مجلس الوزراء،

We decreed as follows:

رسمنا بالآتي :

Article (1)

It has been approved on the Protocol signed in Montreal on 6th October 1980 to add the new Article No. (83 Repeated) to the International Convention for Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, which texts are attached to this Decree.

(مادة أولى)

ووفق على البروتوكول الموقع في مونتريال  
بتاريخ ٦ من أكتوبر سنة ١٩٨٠ والخاص باضافة  
المادة (٨٣ مكرراً) إلى المعاهدة الدولية للطيران  
المدني المحررة في شيكاغو في ٧ من ديسمبر  
١٩٤٤ والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم .

Article (2)

All ministers, each in his jurisdiction, shall execute this Decree, which shall enter into force as of the date it is published in the Official Gazette.

(مادة ثانية)

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

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

Prime Minister  
Saad Al-Abduallah Al-Salem Al-Sabah

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله السالم الصباح

Deputy Prime Minister and Minister of  
Foreign Affairs  
Salem Al-Sabah

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية  
سالم الصباح

Issued on: 20th Rajab 1412AH.  
Corresponding to: 25th January 1992AD.

صدر بتاريخ: ٢٠ رجب ١٤١٢هـ  
الموافق: ٢٥ يناير ١٩٩٢م



## PROTOCOL

relating to an amendment to the  
Convention on International Civil Aviation  
signed at Montreal on 6 October 1980

### THE ASSEMBLY OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

HAVING MET in its Twenty-third  
Session at Montreal on 6 October 1980,

HAVING NOTED Resolutions A21-22  
and A22-28 on lease, charter and  
interchange of aircraft in international  
operations,

HAVING NOTED the draft amendment  
to the Convention on International Civil  
Aviation prepared by the 23rd Session of  
the Legal committee,

HAVING NOTED that it is the general  
desire of Contracting States to make a  
provision for the transfer of certain  
functions and duties from the State of  
registry to the State of the operator of the  
aircraft in the cases of lease, charter or  
interchange or any similar arrangements  
with respect to such aircraft,

HAVING CONSIDERED it necessary to  
amend, for the purpose aforesaid, the  
Convention on International Civil Aviation  
done at Chicago on the seventh day of  
December 1944.

1. APPROVES, in accordance with the  
provisions of Article 94 (a) of the  
Convention aforesaid, the following  
proposed amendment to the said  
Convention:

Insert after Article 83 the following new

#### Article (83) Bis

Transfer of certain functions and duties

- (a) Notwithstanding the provisions of  
Articles 12, 30, 31 and 32 (a), when  
an aircraft registered in a contracting  
State is operated pursuant to an

## بروتوكول

بشأن تعديل معاهدة الطيران المدني  
الدولي وقع في مونتريال في ٦ أكتوبر ١٩٨٠

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني  
الدولي .

قد اجتمعت في دورتها الثالثة والعشرين في  
مونتريال في ٦ أكتوبر ١٩٨٠ ، وبعد اطلاعها  
على القرارين رقم ٢٨-٢٢ و ٢٢-٢١ بشأن  
ايجار واستئجار وتبادل الطائرات في العمليات  
الدولية .

وبعد اطلاعها على مسودة التعديل لمعاهدة  
الطيران المدني الدولي التي أعدت من قبل  
الدورة ٢٣ للجنة القانونية ، وبعد اطلاعها على  
أن هناك رغبة عامة من الدول المتعاقدة بإنشاء  
أحكام بنقل مهام وواجبات خاصة من دولة  
التسجيل إلى دولة مشغل الطائرة في حالة  
الايجار أو الاستئجار أو التبادل أو أية ترتيبات  
مماثلة تتعلق بهذه الطائرة .

فقد وجدت من الضروري للأغراض المتقدم  
ذكرها تعديل معاهدة الطيران المدني التي حررت  
في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة  
١٩٤٤ .

١ - توافق ، طبقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من

المعاهدة المتقدم ذكرها ، على التعديل  
المقترح التالي لتلك المعاهدة :

توضح بعد المادة ٨٣ المادة الجديدة التالية ٨٣

مكرر

#### المادة (٨٣) مكرر

نقل مهام وواجبات خاصة

(أ) بالرغم من أحكام المواد ١٢ و ٣٠ و ٣١ و

٣٢ (أ) فإنه عند تشغيل طائرة مسجلة

في دولة متعاقدة بمقتضى اتفاق للايجار

agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32 (a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

- (b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.
- (c) The provisions of paragraphs (a) and (b) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.
2. SPECIFIES. pursuant to the provisions of the said Article 94 (a) of the said Convention, ninety-eight as the number of Contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force; and
3. RESOLVES that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, Russian and Spanish languages, each or which shall be of equal authenticity, embodying the proposed amendment above-mentioned and the nature hereinafter appearing:

أو الاستئجار أو تبادل الطائرة أو أية ترتيبات مماثلة بواسطة مشغل يكون مركز أعماله الرئيسي، أو إذا لم يكن له مركز عمل، تكون إقامته الدائمة في دولة متعاقدة أخرى فانه يجوز لدولة التسجيل بالاتفاق مع هذه الدولة الأخرى أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها وواجباتها كدولة تسجيل فيما يتعلق بهذه الطائرة تحت المواد ١٢ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ (أ).  
وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة.

(ب) لا يصبح النقل نافذ المفعول بالنسبة للدول المتعاقدة الأخرى قبل تسجيل الاتفاق الذي يتضمنه لدى المجلس وجرى نشره طبقاً للمادة ٨٣ أو أن يكون قد تم إبلاغ سلطات الدول المتعاقدة الأخرى أو الدول المعنية مباشرة بواسطة دولة طرف في الاتفاق بوجود هذا الاتفاق ومحتواه.

(ج) تسري أحكام الفقرتين (أ) و(ب) عاليه على الحالات التي تشملها المادة ٧٧.

٢ - تحدد، طبقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من هذه المعاهدة، ٩٨ كعدد الدول المتعاقدة التي بمقتضى تصديقاتها يصبح التعديل المقترح المتقدم ذكره نافذ المفعول.

٣ - ويكلف، سكرتير عام منظمة الطيران المدني الدولي بصياغة بروتوكول يتضمن التعديل المقترح المذكور عاليه والموضوعات الوارد ذكرها بعد باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية والتي سيكون لكل منها حجية قانونية متساوية.

- a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary General.
- b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.
- c) the Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the ninety-eighth instrument of ratification is deposited.
- e) The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.
- f) The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.
- g) With respect to any Contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

CONSEQUENTLY, pursuant to the aforesaid action of the Assembly.

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the President and the Secretary General of the aforesaid Twenty-third Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the sixth day of October of the year one thousand nine hundred and eighty, in a single document in the English, French, Russian, and Spanish

- أ) يوقع البروتوكول رئيس الجمعية العمومية وسكرتيرها العام .
- ب) يعرض البروتوكول للتصديق من قبل أية دولة تكون قد صدقت أو انضمت إلى معاهدة الطيران المدني الدولي :
- ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .
- د) يصبح البروتوكول نافذ المفعول بالنسبة للدول التي تكون قد صدقت عليه في التاريخ الذي تودع فيه وثائق التصديق الثامنة والتسعون .
- هـ) يقوم السكرتير العام بإبلاغ كل الدول المتعاقدة مباشرة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول .
- و) يقوم السكرتير العام بإبلاغ كل الدول الأطراف في تلك المعاهدة مباشرة بالتاريخ الذي يصبح فيه البروتوكول نافذ المفعول .
- ز) وبالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق على البروتوكول بعد التاريخ المتقدم ذكره ، يصبح البروتوكول ساري المفعول بالنسبة لما من تاريخ ايداع وثائق تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

وتبعاً لذلك وطبقاً لقرار الجمعية العمومية المتقدم ذكره . فقد تم اعداد هذا البروتوكول بواسطة سكرتير عام المنظمة .

واشهاداً على ذلك ، فإن رئيس وسكرتير عام الدورة الثالثة والعشرين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي ، باعتبارهما مفوضين من قبل الجمعية العمومية ، قد وقعا هذا البروتوكول .

حرر في مونتريال في اليوم السادس من اكتوبر سنة ألف وتسعمائة وثمانين في وثيقة مفردة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية

languages. each of which shall be of equal authenticity. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

R. S. Nyaga  
President of the 23rd Session  
of the Assembly

Yves Lambert  
Secretary General

والاسبانية والتي لكل منها حجية قانونية  
متساوية .

ويحتفظ بهذا البرتوكول في أرشيف منظمة  
الطيران المدني الدولي ويرسل سكرتير عام  
المنظمة نسخا معتمدة منه إلى جميع الدول  
الأطراف في معاهدة الطيران المدني الدولي التي  
حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر  
سنة ١٩٤٤ .

آر . اس . نياجا  
رئيس الدورة ٢٣ للجمعية العمومية  
بافيس لامبرت  
سكرتير عام

Decree No. 87/93  
Concerning Approving The Protocol of  
Amending Para (A) of Article (50) of The  
International Convention For Civil  
Aviation (Chicago 1944)

Following perusal of:

- The constitution,
- The International Convention For Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, and its subsequent amendments,
- The Decision of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in its 28th session, held in Montreal on 26th October 1990, on approving the amendment of Para (A) of Article (50) of the International Convention For Civil Aviation,
- Upon the proposal of the First Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We decreed as follows:

Article (1)

It has been approved on the Protocol signed in Montreal on 26th October 1990 concerning Amendment of Para (A) of Article (50) of the International Convention For Civil Aviation executed in Chicago on 7th December 1944, which stipulates increasing the Board members of the Organization from Thirty Three to Thirty Six members, the texts of which are attached to this Decree.

Article (2)

All ministers, each in his jurisdiction, shall execute this Decree, which shall be published in the Official Gazette. The Prime Minister shall report this Decree to the National Assembly.

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Acting Prime Minister  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

First Deputy Prime Minister and Minister  
of Foreign Affairs  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Bayan Palace on: 14th Thulqida 1413AH.  
Corresponding to: 5th May 1993AD.

مرسوم رقم ٩٣/٨٧

بالموافقة على البروتوكول الخاص بتعديل الفقرة (أ)  
من المادة (٥٠)

من الاتفاقية الدولية للطيران المدني (شيكاغو ١٩٤٤)

بعد الاطلاع على الدستور،  
وعلى المعاهدة الدولية للطيران المدني المحررة  
في شيكاغو في ٧ من ديسمبر سنة ١٩٤٤  
والتعديلات التي أدخلت عليها،  
وعلى قرار الجمعية العمومية لمنظمة الطيران  
المدني في دورتها الثامنة والعشرين المنعقدة في  
ومونتريال بتاريخ ٢٦ من أكتوبر ١٩٩٠ بالموافقة  
على تعديل الفقرة (أ) من المادة (٥٠) من  
الاتفاقية الدولية للطيران المدني،  
وبناء على عرض النائب الأول لرئيس  
مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة  
مجلس الوزراء

رسمنا بالآتي:

مادة (١)

ووفق على البروتوكول الموقع في مونتريال  
بتاريخ ٢٦ من أكتوبر ١٩٩٠ والخاص بتعديل  
الفقرة (أ) من المادة (٥٠) من الاتفاقية الدولية  
للطيران المدني المحررة في ٧ من ديسمبر سنة  
١٩٤٤ والذي يقضي بزيادة أعضاء مجلس  
المنظمة من ثلاثة وثلاثين عضواً إلى ستة وثلاثين  
عضواً والمرافقة نصوصه لهذا المرسوم.

مادة (٢)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا  
المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية، وعلى  
رئيس مجلس الوزراء ابلاغه إلى مجلس الأمة.

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء بالنيابة  
صباح الأحمد الجابر

النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية  
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: ١٤ ذو القعدة ١٤١٣ هـ  
الموافق: ٥ مايو ١٩٩٣ م

PROTOCOL  
releasing to an amendment to  
Article 50 (a) of the Convention on  
International Civil Aviation Signed at  
Montreal on 26 October 1990

THE ASSEMBLY OF THE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION  
ORGANIZATION

HAVING MET in its Twenty-eighth  
Session (Extraordinary) at Montreal on 25  
October 1990;

HAVING NOTED that it is the desire of  
a large number of Contracting States to  
enlarge the membership of the Council in  
order to ensure better balance by means of  
an increased representation of contracting  
States;

HAVING CONSIDERED it appropriate  
to increase th membership of that body  
from thirty-three to thirty-six;

HAVING CONSIDERED it necessary to  
amend, for the purpose aforesald, the  
Convention on International Civil Aviation  
done at Chicago on the seventh day of  
December 1944;

1. APPROVES, in accordance with the  
provisions of Article 94 (a) of the  
Convention aforesald, the following  
proposed amendment to the said  
Convention:

“In Article 50 (a) of the convention  
the second sentence shall be  
amended by replacing ‘thirty-three’  
by ‘thirty-six’.”

2. SPECIFIES, pursuant to the  
provisions of the said Article 94 (a)  
of the said Convention, one hundred  
and eight as the number of  
Contracting States upon whose  
ratification the proposed amendment  
aforesaid shall come into force;
3. RESOLVES that the Secretary  
General of the International Civil

بروتوكول

بشأن تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية

الطيران المدني الدولي مونتريال

٢٦ أكتوبر ١٩٩٠م

ان الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني  
الدولي،

وقد اجتمعت في دورتها الثامنة والعشرين  
(الاستثنائية) في مونتريال في ٢٥ اكتوبر  
١٩٩٠، وقد أحاطت بأن رغبة عدد كبير من  
الدول المتعاقدة زيادة عضوية المجلس لتأمين  
توازن أفضل عن طريق التوسع في تمثيل الدول  
المتعاقدة.

وبعد اعتبرت أنه من المناسب زيادة عضوية  
هذا التشكيل ثلاثة وثلاثين إلى ستة وثلاثين.

وبعد أن اعتبرت أنه من الضروري تعديل  
اتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في  
شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤  
للغرض المتقدم ذكره.

١ - تعتمد، وفقا لأحكام المادة ٩٤ (أ) من  
الاتفاقية المذكورة، التعديل المقترح  
التالي لتلك الاتفاقية:

تعديل الجملة الثانية من المادة ٥٠ (أ) من  
الاتفاقية باحلال ستة وثلاثين محل ثلاثة  
وثلاثين.

٢ - تحدد، بناء على أحكام المادة ٩٤ (أ) من  
تلك الاتفاقية، مائة وثمانية عدد الدول  
المتعاقدة التي يلتزم تصديقها على  
التعديل المقترح المتقدم ذكره لكي يدخل  
حيز النفاذ.

٣ - تقرر أن يقوم أمين عام منظمة الطيران  
المدني الدولي باعداد بروتوكول باللغة

Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, Russian and Spanish languages; each of which shall be of equal authenticity, embodying the amendment above-mentioned and the matter hereinafter appearing:

- a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary General.
- b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.
- c) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.
- d) The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and eighth instrument of ratification is so deposited.
- e) The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.
- f) The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.
- g) With respect to any contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

CONSEQUENTLY, pursuant to the aforesaid action of the Assembly,

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the President

الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساويا في الحجية، متضمنا التعديل المذكور أعلاه والأحكام الواردة فيما يلي:

- أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول .
  - ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من قبل أية دولة تكون قد صدقت أو انضمت إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة .
  - ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .
  - د) يصبح البروتوكول نافذ المفعول بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ ايداع وثيقة التصديق الثامنة بعد المائة .
  - هـ) يقوم الأمين العام فوراً بإبلاغ كل الدول المتعاقدة بتاريخ ايداع كل تصديق على البروتوكول .
  - و) يقوم الأمين العام فوراً بإبلاغ كل الدول الأطراف في تلك الاتفاقية بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ .
  - ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأية دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، من تاريخ ايداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .
- وتبعاً لذلك، وبناءً على قرار الجمعية العمومية المتقدم ذكره .
- فقد تم اعداد هذا البروتوكول من قبل أمين عام المنظمة .
- وابتاتاً لذلك، فان رئيس وأمين عام الدورة

and the Secretary General of the aforesaid Twenty-eighth Session (Extraordinary) of the Assembly of the International Civil Aviation Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-sixth day of October of the year one thousand nine hundred and ninety, in a single document in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. This Protocol shall remain deposited in the archives of the international Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

Assad Kotaite

President of the Twenty-eight Session  
(Extraordinary) of the Assembly

S. S. Sidhu

Secretary General

المذكورة الثامنة والعشرين (الاستثنائية) للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، باعتبارهما مفوضين من قبل الجمعية العمومية قد وقعا هذا البروتوكول.

حرر في مونتريال في اليوم السادس والعشرين من أكتوبر من سنة ألف وتسعمائة وتسعون، في وثيقة واحدة باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية، ولكل نص منها حجية متساوية. يودع هذا البروتوكول في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي، وترسل نسخ معتمدة منه بواسطة أمين عام المنظمة إلى كل الدول الأطراف في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي حررت في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤.

أسعد قطيط

رئيس الدورة الثامنة والعشرين  
(الاستثنائية) للجمعية العمومية

أس. أس. سيدهو

الأمين العام



Amiri Decree of Year 1963AD.  
Concerning Ratification of The  
Agreement of The First And The Second  
Freedoms For The Arabian Civil  
Aircraft

We, Abdullallah Al-Salem Al-Sabah  
Amir of the State of Kuwait  
Following perusal of: Article (70) of the  
Constitution,  
And upon examining the proposal of both  
the Minister of Foreign Affairs and  
Minister of Interior,  
And after the approval of the Council of  
Ministers,

We decreed as follows:

Article (1)

The Agreement of the First and the Second  
Freedoms for the Arabian Civil Aircraft  
attached to this Decree and adopted by the  
League of Arab States, shall be ratified.

Article (2)

The Prime Minister must report this Decree  
to the National Assembly, and to be  
published in the Official Gazette.

Emir of Kuwait  
Abdullallah Al-Salem Al-Sabah

Minister of Foreign Affairs  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Minister of Interior  
Saad Al-Abdullallah Al-Salem

Prime Minister  
Sabah Al-Salem Al-Sabah

Issued on: 21st Rajab 1383AH.  
Corresponding to: 7th December 1963AD.

مرسوم أميري لسنة ١٩٦٣م  
بالتصديق على اتفاقية الحريتين الأولى والثانية  
للطائرات المدنية العربية

نحن عبد الله السالم الصباح  
أمير دولة الكويت  
بعد الاطلاع على المادة ٧٠ من الدستور  
وبناء على عرض وزير الخارجية والداخلية  
وبعد موافقة مجلس الوزراء  
رسمنا بالآتي

مادة (١)

يصدق على اتفاقية الحريتين الأولى والثانية  
للطائرات المدنية العربية المرافقة  
لهذا المرسوم والمتبناة من جامعة الدول العربية

مادة (٢)

على رئيس مجلس الوزراء ابلاغ هذا المرسوم  
إلى مجلس الأمة،  
وينشر في الجريدة الرسمية

أمير الكويت  
عبد الله السالم الصباح

وزير الخارجية  
صباح الأحمد الجابر

وزير الداخلية  
سعد العبد الله السالم

رئيس مجلس الوزراء  
صباح السالم الصباح

صدر في ٢١ رجب ١٣٨٣هـ  
الموافق ٧ ديسمبر ١٩٦٣م

**Agreement  
On The First And Second Freedoms  
For The Arabian Civil Aircraft**

**اتفاقية  
بشأن الحريتين الأولى والثانية  
للطائرات المدنية العربية**

Governments of:

Kingdom of Jordan  
Republic of Tunisia  
Republic of Algeria  
Republic of Sudan  
Republic of Iraq  
Kingdom of Saudi Arabia  
United Arab Republic  
State of Kuwait  
Republic of Lebanon  
United Kingdom of Libya  
Arab Republic of Yemen  
Kingdom of Morocco

حكومات :

المملكة الأردنية  
الجمهورية التونسية  
الجمهورية الجزائرية  
جمهورية السودان  
الجمهورية العراقية  
المملكة العربية السعودية  
الجمهورية العربية المتحدة  
دولة الكويت  
الجمهورية اللبنانية  
المملكة الليبية المتحدة  
الجمهورية العربية اليمنية  
المملكة المغربية

Realizing the goals of the Charter of the League of Arab States, desiring the unity of the League's efforts in the field of commercial civil aviation and working on flourishing of the industry of air-transport and strengthening the bonds amongst them, they have agreed on the following:

تحقيقاً لأهداف ميثاق جامعة الدول العربية ،  
ورغبة منها في توحيد جهودها في ميدان الطيران  
المدني التجاري ، والعمل على دهار صناعة النقل  
الجوي ، ولتوثيق الروابط فيما بينها ، اتفقت في  
ما يلي :

**Article (1)**

Each contracting State shall grant the other contracting States, so as to its civil aircraft, the following two sky freedoms:

- 1- The freedom of aviation in its territory without landing
- 2- The freedom of landing in its international airports for non-commercial purposes

And that is while observing all the rules set out for regulating the air traffic to ensure its safety.

**مادة (١)**

تمنح كل دولة متعاقدة إلى الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بطائراتها المدنية الحريتين الجويتين الآتيتين :

- ١ - حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط ،
  - ٢ - حرية الهبوط في مطاراتها الدولية لأغراض غير تجارية ،
- وذلك مع مراعاة جميع القواعد الموضوعة لتنظيم الحركة الجوية لضمان سلامتها .

#### Article (2)

Without prejudice to the texts of the present agreement and observed international rules and regulations, each contracting State shall designate the route to be taken by an air flight over its territory and also the airports that can be used.

#### Article (3)

Contracting States shall ratify the present agreement and ratification documents shall be deposited at the General Secretariat of the League of Arab States, which shall prepare a minutes for that purpose and reports it to other contracting States.

#### Article (4)

Each Arab State, which becomes a member of the League of Arab States, has the right to join the present agreement by a declaration to be sent to the Secretary General of the League of Arab States, who in turn will report same to the contracting States.

#### Article (5)

The present agreement shall enter into force after one month following depositing ratification documents of four contracting States at the General Secretariat of the League of Arab States.

Moreover, the present agreement shall enter into force for the States joining the agreement after one month from the date of depositing the joining document.

#### Article (6)

Any contracting State to the present agreement may withdraw from this agreement after the elapse of One Year from the date of declaring its withdrawal by virtue of a letter to be sent to the Secretary General of the League of Arab States, who in turn will report same to the rest of the contracting States.

#### مادة (٢)

مع مراعاة نصوص هذه الاتفاقية والقواعد الدولية المرعية لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذي تسلكه فوق اقليمها رحلة جوية وكذلك المطارات التي يمكن استخدامها .

#### مادة (٣)

يصدق على هذه الاتفاقية من الدول المتعاقدة وتودع وثائق بتصديق لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية التي تعد محضرا لذلك وتبلغه إلى الدول المتعاقدة الأخرى .

#### مادة (٤)

لكل دولة عربية تصبح عضوا في الجامعة أن تنضم إلى هذه اتفاقية باعلان ترسله إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية الذي يبلغ انضمامها إلى الدول المتعاقدة .

#### مادة (٥)

تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول بعد شهر من ايداع وثائق التصديق لأربع دول متعاقدة لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .

كما تصبح نافذة المفعول بالنسبة للدول التي تضم إليها بعد شهر من تاريخ ايداع وثيقة الانضمام .

#### مادة (٦)

يجوز لأية دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية أن تنسحب منها بعد مضي سنة من تاريخ اعلان انسحابها بموجب كتاب ترسله إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية ليقوم بابلاغه إلى بقية الدول المتعاقدة .

In witness whereof,  
The authorized representatives, whose names are appearing at the end of this Agreement, have signed the present agreement on behalf of their governments. The present agreement was drawn up in Kuwait on 7/12/1963 in one copy to be kept at the General Secretariat of the League of Arab States and a true copy of the original will be handed over to each contracting State.

For Governments:

### Statement On The Agreement of The First And Second Freedoms For The Arabian Civil Aircrafts

Arab States signed the present agreement, feeling the dire need to cooperate among them in the field of civil aviation, to encourage the flourishing of air-transport and to affirm Arab bonds in order to realize the goals of the Charter of the Arab League. The Arab States, by virtue of the present agreement, shall exchange granting the freedom of aviation through their territories without landing and the freedom of landing in their international airports for non-commercial purposes, which have been called the First and Second freedoms.

The present agreement is only an affirmation of the State of Kuwait's internal laws and its obligations as one of the States joining the International Civil Aviation Organization (ICAO) and amongst those that have signed the International Transit Agreement.

The State of Kuwait have signed the present agreement, conditional upon being ratified which was included in the attached Amiri Decree in implementation of the provisions of Article (70) of the Constitution.

واثباتا لما تقدم،

وقع المندوبون المفوضون المبينة أسماؤهم بعد هذه الاتفاقية نيابة عن حكوماتهم، عملت هذه الاتفاقية في الكويت وبتاريخ ١٢/٧/١٩٦٣ من نسخة واحدة تحفظ في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وتسلم صورة منها طبق الأصل لكل دولة من الدول المتعاقدة. عن حكومات:

### بيان عن اتفاقية الحريرتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية

وقعت الدول العربية على هذه الاتفاقية شعورا منها بالحاجة الماسة إلى التعاون فيما بينها في مجال الطيران المدني، ولتشجيع ازدهار النقل الجوي، وتأكيد الروابط العربية تحقيقا لأهداف ميثاق الجامعة العربية. وتتبادل الدول العربية - بموجب هذه الاتفاقية - منح بعضها البعض حرية الطيران عبر اقاليمها دون هبوط، وحرية الهبوط في مطاراتها الدولية لأغراض غير تجارية، وهي ما سميت بالحريرتين الأولى والثانية.

ولا تعدو هذه الاتفاقية أن تكون تأكيدا لقوانين الكويت الداخلية، ولالتزاماتها كإحدى الدول المنضمة إلى منظمة الطيران الدولي، والموقعة على اتفاقية الترانزيت الدولية.

وقد قامت الكويت بالتوقيع على الاتفاقية بشرط التصديق الذي تضمنه المرسوم الأميري المرافق بالتطبيق لأحكام الفقرة الأولى من المادة ٧٠ من الدستور.

Decree-Law No. (63) of Year 1979  
Concerning Approving Joining The  
Agreement  
Related To The International  
Recognition of Rights To The Aircraft

Following perusal of:

- The Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1316AH., corresponding to 26th August 1976AD. concerning Revising the Constitution,
- Article (70) - Second Para of the Constitution, and
- Pursuant to the proposal of the Minister of Foreign Affairs, and
- And after the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of Kuwait to join the agreement related to the International Recognition of Rights To The Aircraft, which is signed in Geneva in year 1948, and attached to this law.

Article (2)

The Ministers shall, each within his jurisdiction, execute this law, which will become operational effective from the date it is published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs  
Salem Al-Sabah

Issued at the Sief Palace on: 18th Thulqida 1399AH.  
Corresponding to: 6th October 1976

مرسوم بالقانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩م  
بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية المتعلقة  
بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على  
الطائرات

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ  
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح  
الدستور

وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور  
وبناء على عرض وزير الخارجية  
وبعد موافقة مجلس الوزراء  
اصدرنا القانون الآتي نصه

مادة (١)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى الاتفاقية  
المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على  
الطائرات المعقودة في جنيف سنة ١٩٤٨  
والمرفقة لهذا القانون(\*)

مادة (٢)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا  
القانون،  
ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة  
الرسمية (١)

أمير الكويت  
جابر الأحمد الجابر الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة  
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في: ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩هـ  
الموافق: ٩ أكتوبر ١٩٧٦م

\* راجع الاتفاقية بالعدد ١٢٧١ .

(١) نشر بالعدد رقم ١٢٧١ من الجريدة الرسمية الصادرة في ٢١/١٠/١٩٧٩ .

Explanatory Memorandum of The  
Decree-Law  
Concerning Approving The State of  
Kuwaiti Joining  
The Agreement Related To The  
International Recognition of Rights To  
The Aircraft

مذكرة ايضاحية  
للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام  
دولة الكويت إلى الاتفاقية المتعلقة  
بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على  
الطائرات

Pursuant to the recommendation of the International Conference of Civil Aviation held in Chicago in November and December of year 1944 concerning drafting the agreement related to transferring the aircraft titles, and desiring to have the rights to the aircraft internationally recognized, therefore, this agreement was prepared in Geneva on 19/6/1948 with regard to the International Recognition of Rights To The Aircraft.

Article (1) of the Agreement addressed a number of rights the contracting countries undertake to recognize toward the aircraft.

Article (2) stipulated that the law of each of the contracting countries must identify the consequent impact toward third parties in relation to recording any of the rights provided for in Article (1) of the Convention.

Article (7) indicated the procedures of compulsory sale of an aircraft, which are the same as determined by the law of the contracting country, where the sale is to be effected while taking into consideration certain provisions explained in this Article.

Article (8) stipulated that the compulsory sale of an aircraft shall result in transferring its title free from all rights which are not assumed by the buyer.

Article (11) explained that the provisions of this Agreement shall apply in each of the contracting countries only to the registered aircraft by virtue of its nationality in another contracting country.

Article (13) stipulated that the provisions

بناء على توصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شكاغو في شهري نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٤٤ باعداد اتفاقية متعلقة بنقل ملكية الطائرات ورغبة في أن تضحى الحقوق المرتبة على الطائرة معترفا بها دوليا فقد أعدت في جنيف بتاريخ ١٩/٦/١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات .

وقد تناولت المادة (١) من الاتفاقية بيان عدة حقوق تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بها على الطائرات .

وقضت المادة ٢ بأن يحدد قانون كل دولة من الدول المتعاقدة الآثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة .

وبينت المادة ٧ ان اجراءات البيع الجبري للطائرة هي ذات الاجراءات التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع مع وجوب مراعاة احكام معينة بينتها هذه المادة .

وقضت المادة ٨ بأن البيع الجبري للطائرة ينقل ملكيتها خالصة من كافة الحقوق التي لم يكفلها المشتري .

وبينت المادة ١١ ان احكام هذه الاتفاقية لا تسري في كل دولة متعاقدة الا على الطائرات المسجلة وفقا لجنسيتها في دولة متعاقدة أخرى .

وقضت المادة ١٣ بأن احكام هذه الاتفاقية لا تسري على الطائرات المخصصة للخدمات

of this Agreement shall not apply to the aircraft designated for used in military, customs or police services.

Article (16) addressed defining the meaning of an "aircraft" for the purposes of this Agreement, and stipulated that such meaning shall include the airframe, engines, propellers, radio devices of the aircraft as well as everything deems as an apparatus to service the aircraft.

Article (21) permitted any country to join in this Agreement, by depositing its document with the International Civil Aviation Organization,

Article (22) stipulated that any contracting country may withdraw from this Agreement by serving a notice to the International Civil Aviation Organization, provided that such withdrawal shall take effect after the elapse of six months from the date of such notice.

Whereas, the competent authorities - Directorate General of Civil Aviation and Kuwait Airways Corporation - have approved the joining in this Agreement, And since this Agreement falls within the scope of the air-navigation agreements and incorporates the obligation of amending the existing laws, therefore, the enclosed Draft-Law was prepared for endorsement in accordance with Clause Two of Article (70) of the Constitution.

العسكرية أو الجمركية أو البوليسية وتناولت المادة ١٦ تحديد المقصود بالطائرة في أغراض هذه الاتفاقية وقضت بانصراف هذا التعبير إلى هيكلها وإلى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل ما هو معد من أدوات لخدمة الطائرة.

وأجازت المادة ٢١ لأية دولة الانضمام إلى هذه الاتفاقية ويتم الانضمام عن طريق ايداع وثيقته لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

وقضت المادة ٢٢ بأنه يجوز لأية دولة متعاقدة ان تنسحب من هذه الاتفاقية بموجب اخطار تقدمه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني على أن يسري مفعول هذا الانسحاب بعد مرور ستة شهور من تاريخ هذا الاخطار.

وحيث ان الجهات المختصة - وهي الإدارة العامة للطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية - قد وافقت على الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

ولما كانت هذه الاتفاقية تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقاً لحكم الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور.

# الاتفاقية المتعلقة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات جنيف في ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨

أي بناء على توصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو شهري نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٤٤ باعداد اتفاقية تتعلق بنقل ملكية الطائرات ، وذلك في وقت قريب .  
ولما كان من المرغوب فيه بحق ، رعاية لأمر اتساع نطاق الطيران المدني الدولي في المستقبل أن تخشى الحقوق المرتبة على الطائرة معترفا بها دوليا .  
اتفق الموقعون أدناه المفوضون شرعا ، باسم حكوماتهم ، كلوما يقابله ، على الأحكام الآتية :

## مادة (١)

- ١ - تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف :
  - (أ) حق الملكية على الطائرة .
  - (ب) الحق لمن حاز طائرة في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء .
  - (ج) الحق في استعمال طائرة أعمالا لأحكام عقد ايجار اتفق على أن تكون مدته ستة شهور على الأقل .
  - (د) حق الرهن الرسمي ، وحق (المورجاج) وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة ينشأ عن طريق الاتفاق ضمانا للوفاة بدين على أن تكون هذه الحقوق قد :
    - (١) أنشت طبقا لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقا لجنسيتها وقت انشائها و . . .
    - (٢) تم قيدها في السجل العام طبقا للاوضاع في الدولة المتعاقدة حيث تكون الطائرة قد سجلت وفقا لجنسيتها .
- ويحدد قانون الدولة ابتعاقدة حيث سجلت الطائرة وفقا لجنسيتها ، سلامة ترتيب عمليات القيد المتعاقبة في مختلف الدول المتعاقدة عند اجراء كل عملية منها .
- ٢ - ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون الاعتراف في الدول المتعاقدة - بالتطبيق لقانونها الوطني ، بصحة الحقوق الأخرى المرتبة على الطائرة .  
ومع ذلك فلا تسلم الدول المتعاقدة أو تعترف بالأفضلية لأي حق على تلك الحقوق الوارد ذكرها في الشق الأول من هذه المادة .

## مادة (٢)

- ١ - جميع عمليات القيد المتعلقة بطائرة يتعين أن تتم في نفس السجل .
- ٢ - مالم ينص على ما يخالف أحكام هذه الاتفاقية ، يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق ،



الاثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق مع الحقوق المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة الأولى .

٣ - من حق كل دولة متعاقدة أن تحول دون قيد حق على طائرة ما لم يكن قد نشأ صحيحاً وفقاً لنصوص قانونها الوطني .

#### المادة (٣)

- ١ - يذكر بشهادة تسجيل كل طائرة وفقاً لجنسيتها عنوان الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل .
- ٢ - لكل شخص الحق في أن يتسلم من هذه الجهة مراسلات أو صوراً أو مستخرجات مصدقا عليها طبق الأصل وتكون حجة لما ورد بالسجل حتى يقوم الدليل على عكسها .
- ٣ - إذا نص قانون دولة متعاقدة على ان ايداع مستند في الملف يغني عن قيده ، ترتب على هذا الايداع نفس آثار القيد في أغراض هذه الاتفاقية . ويتبع عند ذلك كل ما من شأنه أن يجعل هذا المستند في متناول الكافة .
- ٤ - يجوز تحصيل رسوم معقولة مقابل كافة الخدمات التي تؤديها الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل .

#### المادة (٤)

- ١ - تسلم الدول المتعاقدة بأن المطالبات المتعلقة ب:
  - (أ) المكافآت المستحقة عن انقاذ الطائرة .
  - (ب) المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة على الطائرة .تقدم على كافة الحقوق والمداينات الأخرى التي تنقل الطائرة وبشرط أن تكون ممتازة ومقترنة بحق التتبع وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تمت أعمال الانقاذ أو التحفظ .
- ٢ - المداينات المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سببا في نشأتها .
- ٣ - ويمكن أن تكون هذه المداينات محلاً للتأشير بما في السجل خلال الثلاثة شهور التالية لاكتمال الأعمال التي كانت سببا في نشأتها .
- ٤ - ويمتنع على الدول المتعاقدة الأخرى ، متى انقضت مدة الثلاثة شهور المنصوص عليها أعلاه ، التسلم بالتأمينات المقررة ، ما لم يحدث خلال هذه المدة :
  - (أ) أن يكون قد تم التأشير في السجل وفقاً للفقرة الثالثة بالمداينة الممتازة .
  - (ب) أن يكون قد تم رضاء تحديد مبلغ المداينة أو أن يكون قد تم رفع دعوى قضائية للمطالبة بهذا الحق . وعندئذ يحدد قانون المحكمة التي رفع إليها النزاع أسباب انقطاع أو ايقاف هذه المدة .
- ٥ - نرى أحكام هذه المادة على الرغم من أحكام الفقرة الثانية من المادة الأولى .

#### المادة (٥)

تمتد الأولوية التي امتازت بها الحقوق المشار إليها في الفقرة (أ-د) من المادة الأولى إلى جميع المبالغ

المضمونة . على انه فيما يتعلق بالفوائد فلا تخول الأولوية الا إلى تلك تكون قد استحققت منها خلال السنوات الثلاثة المتقدمة على بدء اجراءات التنفيذ وفي خلال هذه الاجراءات .

#### المادة (٦)

في حالة توقيع الحجز واجراء البيع الجبري لطائرة أو لحق عليها، لا تلتزم الدول المتعاقدة بأن تعترف، اضرار اما بالدائن الحاجز أو بمن يباشر التنفيذ أو - بالمشتري، بانشاء أو بنقل أي من الحقوق المبينة في الفقرة ١ من المادة الأولى، والذي يكون اجراء اتخذت اجراءات البيع أو اجراءات التنفيذ في مواجهة وذلك مع عمله بها .

#### المادة (٧)

- ١ - اجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع .
- ٢ - ويتعين مع ذلك مراعاة الاحكام الآتية :
  - (أ) يحدد مقدما تاريخ ومكان البيع بستة أسابيع على الأقل .
  - (ب) يتعين على الدائن الحاجز ان يقدم إلى المحكمة أو إلى أية هيئة مختصة أخرى مستخرجا مصدقا عليه طبق الأصل بالقيود المتعلقة بالطائرة . وعليه قبل اليوم المحدد لاجراء البيع بشهر على الأقل ان يعلن عنه في المكان الذي تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقا لجنسيتها وبالتطبيق لاحكام القانون المحلي . ثم يخطر المالك وكذلك أصحاب الحقوق أو المداينات الممتازة المؤشر بها في السجل طبقا للفقرة الثالثة من المادة الرابعة، بخطاب موصي عليه يرسل بالبريد الجوي على قدر الإمكان إلى العناوين المنونة عنها في السجل .
- ٣ - النتائج المترتبة على عدم مراعاة احكام الفقرة ٢ من تلك التي ينص عليها قانون الدولة المتعاقدة حيث تم البيع، ومع ذلك فان أي بيع يكون قد تم اخلا لا بالقواعد المحددة في هذه الفقرة يكون قابلا للبطلان بناء على طلب يقدمه في بحر الشهور الستة اللاحقة للبيع، كل من اصابة ضرر من جراء هذه المخالفة .
- ٤ - لا يمكن ان يتم اجراء أي بيع جبري ما لم تكن الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز بالتطبيق لاحكام هذه الاتفاقية والتي يكون قد اقيم الدليل عليها أمام السلطة المختصة قد سويت من ثمن البيع أو قد تكلف بها المشتري .
- ٥ - إذا وقع، في اقليم دولة متعاقدة يكون قد تم اجراء البيع فيها، ضرر على السطح من طائرة مثقلة بأحد الحقوق المنصوص عليها في المادة أولى . ضمانا لمداينة . فالقانون الوطني في تلك الدولة المتعاقدة ان يقرر، عند توقيع الحجز على هذه الطائرة أو على طائرة أخرى مملوكة لنفس المالك ومثقلة بحقوق مماثلة لصالح نفس الدائن .
- أ - بأن لا أثر في مواجهة من أصابهم الضرر ان يخلفهم من الدائنين الحاجزين، لاحكام الفقرة الرابعة سالفة الذكر .
- ب - بأن لا وجه للاحتجاج بالحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى ضمانا لمداينة . والتي تثقل

طائرة محجوزا عليها، على من أصابهم ضرر أو على خلفائهم الا في حدود نسبة ٨٠ من ثمن البيع .  
ومع ذلك فلا يجوز أعمال النصوص السالفة على السطح بما يليق ويكفي ، أو أمن باسمه لدى دولة أو مؤسسة تأمين في دولة ما .  
فإذا انتفى أي قيد آخر في قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري بيع الطائرة - المحجوزة عليها، يعد الضرر مؤمنا عليه في مفهوم هذه الفقرة متى كان مبلغ التأمين متلائما مع قيمة الطائرة المحجوزة عليها في حالة جدتها .

٦ - تدفع المصاريف الواجبة الأداء وفقا لأوضاع الدولة المتعاقدة حيث تم اجراء البيع والتي اتفقت في الصالح المشترك للدائنين على اجراءات التنفيذ المؤدية إلى البيع ، من الثمن قبل احتساب كافة المداينات الأخرى ولو كانت ممتازة بمقتضى المادة الرابعة .

#### المادة (٨)

ينقل البيع الجبري لطائرة، وفقا لاحكام المادة السابقة ملكيتها خالصة من كافة الحقوق إلى لم يكفلها المشتري .

#### المادة (٩)

فيما عدا حالة البيع الجبري الذي يتم وفقا لاحكام المادة السابعة ، لا يجوز ان يجري نقل أي قيد أو تسجيل الطائرة من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدة أخرى ، ما لم تسو من قبل الحقوق المقيدة وما لم يرقض ذلك أصحابها .

#### المادة (١٠)

١ - لو ان حقا مما جاء ذكره في المادة الأولى كان قد نشأ ضمنا لمداينة ثم قيد على طائرة قيذا صحيحا، امتد، وفقا للقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، إلى قطع الغيار المخزونة في مكان أو عدة أماكن معينة، لسلمت جميع الدول المتعاقدة بهذا الامتداد على شريطة ان تبقى هذه القطع المذكورة متحفظ عليها في تلك الأماكن المذكورة وان ينشر عنها بطريق الاعلان في نفس المكان ليحاط الغير علما صحيحا بطبيعة ونطاق الحق الذي حملته هذه القطع وليبين السجل الذي تم قيده فيه مع بيان اسم وعنوان صاحبه .

٢ - وترفق بالمستند المقدم للقيود قائمة جرد لبيان طبيعة وعدد هذه القطع المذكورة على وجه التقرب . ويجوز ان تستبدل هذه القطع بغيرها مما هو مماثل لها دون المساس بحق الدائن .

٣ - وتسري أحكام المادة السابعة فقرات ١ و ٤ واحكام المادة الثامنة على بيع قطع الغيار بعد توقيع الحجز عليها ومع ذلك فإذا كانت مداينة الحاجز مجردة من تأمين عيني فان احكام المادة السابعة فقرة ٤ تعتبر كما لو اقيمت بيع قطع الغيار بالمزاد في مقابل ثلثي قيمتها على النحو الذي يحددها الخبراء الذين تعينهم الجهة المنوط بها اجراء البيع . فضلا عن ذلك ، عندما يعين توزيع الثمن تستطيع الجهة المكلفة باجراء البيع ان تحدد لصالح الدائن الحاجز القدر الذي يمكن صرف لدائني المرتبة الأولى بثلاثي حصيلة البيع بعد خصم المصاريف المنوه عنها في المادة السابعة فقرة ٦ .

٤ - يرى تعبير (قطع الغيار) في مفهوم هذه المادة على الأجزاء التي تكون الطائرات والمحركات

والمراوح وأجهزة اللاسلكي والآلات والمعدات والأدوات وكل جزء من هذه العناصر المختلفة وبوجه عام على كل الأشياء الأخرى، أيا كانت طبيعتها مما يحتفظ بها لتستبدل بغيرها من الأجزاء التي تكون الطائرة .

#### المادة (١١)

- ١ - لا تسري أحكام هذه الاتفاقية، في كل دولة متعاقدة، الا على الطائرات المسجلة وفقا لجنسيتها في دولة متعاقدة أخرى .
- ٢ - ومع ذلك تطبق الدول المتعاقدة على الطائرات المسجلة في اقليمها لجنسيتها (١) احكام المواد ٢ و٣ و٩ وكذلك .
- (ب) أحكام المادة الرابعة ما لم يكن الانقاذ أو أعمال التحفظ قد انتهت في حدود ذات اقليمها .

#### المادة (١٢)

ليس لأحكام هذه الاتفاقية أي أثر، بصدد طائرة ما، على حق الدول المتعاقدة في اتخاذ اجراءات التنفيذ المنصوص عليها في تشريعاتها الوطنية والمتعلقة بأمر الهجرة أو الملاحة الجوية .

#### المادة (١٣)

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البولييسية .

#### المادة (١٤)

للسلطات القضائية والإدارية المختصة في الدول المتعاقدة ما لم ينص على خلاف ذلك في قانونها الوطني، ان تفاهم مباشرة فيما بينها عند تطبيق أحكام هذه الاتفاقية .

المادة (١٥) تتعهد الدول المتعاقدة بأن تتخذ من التدابير ما يكفل احكام هذه الاتفاقية وان تحرص في غير ابطاء على احاطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي علما بها .

#### المادة (١٦)

ينصرف تعبير (الطائرة) في أغراض هذه الاتفاقية إلى هيكلها وإلى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل ما هو معد من أدوات لخدمة الطائرة سواء تجسمت فيها أو انفصلت مؤقتا منها .

#### المادة (١٧)

إذا امسك اقليم تمثله في علاقاته الخارجية دولة متعاقدة سجلا مستقلا للتسجيل يكون المقصود بكل احالة في هذه الاتفاقية إلى قانون الدولة المتعاقدة هو الاحالة إلى قانون هذا الاقليم .

#### المادة (١٨)

تظل هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها إلى ان يبدأ نفاذها وفقا للاحكام المقررة في المادة العشرين .

#### المادة التاسعة (١٩)

- ١ - تصدق الدول الموقعة على هذه الاتفاقية .
- ٢ - تودع وثائق التصديق محفوظة بالمنظمة الدولية للطيران المدني وعليها ان تحيط كل دولة موقعة أو منظمة علما بتاريخ ايداعها .

#### المادة (٢٠)

- ١ - متى اودعت دولتان موقعتان على هذه الاتفاقية وثائق تصديقها بدأ سريانها فيما بينهما من اليوم التسعين التالي لايداع وثيقة التصديق الثانية . ويبدأ نفاذها بالنسبة لكل من الدول التي تودع وثيقة تصديقها بعد ذلك التاريخ من اليوم التسعين التالي لايداع هذه الوثيقة .
- ٢ - تخطر المنظمة الدولية للطيران المدني كل من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية بتاريخ بدء نفاذها .
- ٣ - متى بدأ نفاذ هذه الاتفاقية بادر الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدني إلى تسجيلها لدى هيئة الأمم المتحدة .

#### المادة (٢١)

- ١ - تظل هذه الاتفاقية متى بدأ نفاذها ثاغرة الانضمام إليها من جانب الدول غير الموقعة عليها .
- ٢ - ويتم الانضمام عن طريق ايداع وثيقة محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وتخطر كل من الدول الموقعة أو المنظمة بتاريخ الايداع .
- ٣ - ويرى مفعول الانضمام من اليوم التسعين التالي لابداء وثيقة محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني .

#### المادة (٢٢)

- ١ - لكل دولة متعاقدة ان تنقض هذه الاتفاقية وذلك باخطار تقدمه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني التي تحيط كل دولة موقعة أو منضمة علما بتاريخ تلقي هذا الاخطار .
- ٢ - ويرى مفعول هذا النقض بعد تاريخ تلقي المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار بستة شهور .

#### المادة (٢٣)

- ١ - لكل دولة ان تصرح عند ايداع وثيقة تصديقها أو انضمامها بأن قبولها هذه الاتفاقية ينصرف إلى واحد أو أكثر من الأقاليم التي تمثلها في علاقاتها الخارجية .
  - ٢ - وتخطر المنظمة الدولية للطيران المدني بمثل هذا التصريح كل من الدول الموقعة أو المنضمة .
  - ٣ - فيما عدا الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة فان احكام هذه الاتفاقية تسري على كافة الأقاليم التي تمثلها الدولة المتعاقدة في علاقاتها الخارجية .
  - ٤ - ولكل دولة ان تنضم على استقلال باسم كل أو أي من الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح وفقا للفقرة (١) من هذه المادة، إلى هذه الاتفاقية وعندئذ تسري على هذا الانضمام احكام الفقرتين ٢ و٣ من المادة (٢١) .
  - ٥ - ولكل دولة متعاقدة ان تنقض على استقلال عن كل أو أي من الأقاليم التي تمثلها هذه الدولة في علاقاتها الخارجية، هذه الاتفاقية بالتطبيق لاحكام المادة (٢٢) وايمانا منهم بما ذكر وقع المفوضون بما لهم من سلطة هذه الاتفاقية .
- أعدت في جنيف في اليوم التاسع عشر من شهر يونيو من عام ١٩٤٨ باللغة الفرنسية والانجليزية والاسبانية ولكل منها حجية متساوية .
- وتودع هذه الاتفاقية محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وفقا للمادة (١٨) وتظل مرحة بكل توقيع يلحقها .

Decree-Law No. (108) of Year 1976AD.  
Concerning Exempting  
The Arabian And  
Foreign Airline Companies From Taxes

مرسوم بالقانون رقم ١٠٨ لسنة ١٩٧٦م  
باعفاء شركات الطيران العربية  
والأجنبية من الضرائب

We, Jaber Al-Ahmed Al-Jaber Al-Sabah,  
Deputy Amir of Kuwait and Crown Prince,

نحن جابر الأحمد الجابر الصباح  
نائب أمير الكويت وولي العهد  
بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ  
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح  
الدستور

Following perusal of the Amiri Decree  
issued on 4th Ramadan 1396AH.  
corresponding to 29th August 1976AD. on  
revising the Constitution,  
Articles (61) and (134) of the Constitution,  
Law No. (30) of year 1960 concerning  
issuance of Civil Air Navigation Systems,  
Upon the proposal of the Minister of  
Finance, and  
Following the approval of the Council of  
Ministers,  
We promulgated the law which text read as  
follows:

وعلى المادتين ٦١ و١٣٤ من الدستور  
وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠  
باصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية  
وبناء على عرض وزير المالية  
وبعد موافقة مجلس الوزراء  
اصدرنا القانون الآتي نصه :

#### Article (1)

The Arabian and foreign airline companies  
which aircraft are operating in Kuwait shall  
be exempted from taxes, if their respective  
States decided to treat the Kuwaiti airline  
companies in the same manner.

#### مادة (١)

تعفى شركات الطيران العربية والأجنبية التي  
تعمل طائراتها في الكويت من الضرائب إذا  
قررت الدول التابعة لها معاملة شركات الطيران  
الكويتية بالمثل .

#### Article (2)

The Minister of Finance must execute this  
law, which shall enter into force as of the  
date of being published in the Official  
Gazette.

#### مادة (٢)

على وزير المالية تنفيذ هذا القانون، ويعمل به  
من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية

Deputy Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmad Al-Jaber Al-Sabah

Deputy Prime Minister  
Jaber Al-Ali Al-Salem Al-Sabah

Minister of Finance  
Abdulrahman Salem Al-Atieqi

نائب أمير الكويت  
جابر الأحمد الجابر الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء  
جابر العلي السالم الصباح

وزير المالية  
عبد الرحمن سالم العتيقي

Issued at the Seif Palace on: 8th Thulqida 1396AH.  
Corresponding to: 29th November 1976AD.

صدر بقصر السيف في : ٨ ذو القعدة ١٣٩٦ هـ  
الموافق : ٢٩ نوفمبر ١٩٧٦م

Explanatory Memorandum  
Of The Draft-Law Concerning  
Exempting The  
Arabian And Foreign Airline Companies  
From Taxes

مذكرة ايضاحية  
لمشروع قانون باعفاء شركات الطيران  
العربية  
والأجنبية من الضرائب

Whereas, Kuwait Airways Corporation is seeking to obtain tax exemptions from the states in which it operates,

And since this requires entering into bilateral or multilateral agreements between the State of Kuwait and these States,

And since the regulations of some of those States ordain the exemption if there is a law in Kuwait that stipulates the same without the need for signing any agreements,

Therefore, Article (1) of the present Draft-Law provided for exempting the Arabian and foreign airline companies which aircraft are operating in Kuwait from taxes, if their respective States decided to treat the Kuwaiti airline companies in the same manner.

لما كانت مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية تسعى للحصول على اعفاءات من الضرائب في الدول التي تعمل فيها .

ولما كان ذلك يقتضي ابرام اتفاقيات ثنائية أو جماعية بين دولة الكويت وبين هذه الدول .

كما ان نظم بعض هذه الدول تقضي بالاعفاء إذا وجد قانون في الكويت يقضي بذلك دون حاجة إلى توقيع اتفاقيات .

لذلك فقد نص مشروع القانون المرافق في مادته الأولى على اعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية التي تعمل طائراتها في الكويت من الضرائب إذا قررت الدول التابعة لها هذه الشركات معاملة شركات الطيران الكويتية بالمثل .

Decree-Law No. (53) of Year 1979AD.  
Concerning Amending Some Provisions  
of Law No. (108) of Year 1976 Regarding  
Exempting The Arabian And Foreign  
Airline Companies From Taxes

Following perusal of:

- The Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1396AH. corresponding to 29th August 1976AD. concerning revising the Constitution,
- Articles (134) and (179) of the Constitution,
- Law No. (108) of year 1976 concerning Exempting The Arabian and Foreign Airline Companies From Taxes,
- Upon the proposal of the Minster of Finance, and
- Following the approval of the Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

#### Article (1)

A new paragraph shall be added to Article (1) of the said Law No. (108) of year 1976, which reads as follows:

( This exemption shall apply to any period prior to the date of implementing this law in respect of the Arabian or foreign airline companies which respective States decide to treat the Kuwaiti airline companies in the same manner. Besides, whatever collected from these taxes for the period covered by the exemption shall be refunded).

#### Article (2)

The Minister of Finance must execute this law, and to be published in the Official Gazette. This law shall enter into force as of the date the said Law No. (108) of year 1976 became operational.

Minister of Finance  
Abdulrahman Salem Al-Atieqi

Prime Minister  
Saad Al-Abduallah Al-Sabah

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

مرسوم بالقانون رقم ٥٣ لسنة ١٩٧٩م  
بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٠٨ لسنة ١٩٧٦  
بإعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية  
من الضرائب

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ الموافق ٢٩ من أغسطس ١٩٧٦م بتنقيح الدستور

وعلى المادتين ١٣٤ و ١٧٩ من الدستور وعلى القانون رقم ١٠٨ لسنة ١٩٧٦ بإعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية من الضرائب،  
وبناء على عرض وزير المالية وبعد موافقة مجلس الوزراء اصدرنا القانون الآتي نصه :

#### مادة (١)

تضاف إلى المادة الأولى من القانون رقم ١٠٨ لسنة ١٩٧٦ المشار إليه فقرة جديدة بالنص كالتالي :

(ويسري هذا الإعفاء عن أية فترة سابقة على تاريخ العمل بهذا القانون بالنسبة إلى شركات الطيران العربية أو الأجنبية التي تقرر الدولة التابعة لها معاملة شركات الطيران الكويتية بالمثل ورد ما يكون قد تم تحصيله من هذه الضرائب عن الفترة التي شملها الإعفاء).

#### مادة (٢)

على وزير المالية تنفيذ هذا القانون، وينشر في الجريدة الرسمية، ويعمل به من تاريخ العمل بالقانون رقم ١٠٨ لسنة ١٩٧٦ المشار إليه.

وزير المالية  
عبد الرحمن سالم العتيقي

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

أمير الكويت  
جابر الأحمد



Decree Approving The Agreement of  
Exchanging Tax And Tariffs Exemption  
On The Activities And Equipment of The  
Arabian Air Carriage Corporations

مرسوم بالموافقة على اتفاقية تبادل  
الاعفاء من الضرائب والرسوم  
على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل  
الجوي العربية

Following perusal of Article 70 (Para 1) of  
the Constitution, and

Decree-Law No. (108) of year 1976  
concerning Exempting the Arabian and  
Foreign Airline Companies from Tax, as  
amended by Decree-Law No. (52) of year  
1979,

And upon the proposal of the Deputy  
Prime Minister, Minister of Foreign Affairs  
and Minister of Information,

And following the approval of the  
Council of Ministers,

We decreed as follows:

Article (1)

It has been approved on the Agreement  
of Exchanging Tax and Tariffs Exemption  
on the Activities and Equipment of the  
Arabian Air Carriage Corporations signed  
in Tunis on 6th Shaban 1401AH.  
corresponding to 8th June 1981AD., which  
texts are attached to this Decree.

Article (2)

All ministers, each in his jurisdiction,  
must execute this Decree. The Prime  
Minister must report this Decree to the  
National Assembly, and it shall enter into  
force as of the date of being published in  
the Official Gazette.

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abduallah Al-Salem Al-Sabah

Minister of Foreign Affairs and Acting  
Minister of Information

Issued in the Seif Palace on: 2nd Rabie II 1405AH.  
Corresponding to: 24th December 1984AD.

بعد الاطلاع على المادة ٧٠ (فقرة أولى) من  
الدستور، وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٠٨  
لسنة ١٩٧٦

باعفاء شركات الطيران العربية والأجنبية من  
الضرائب المعدل بالمرسوم بالقانون رقم ٥٣ لسنة  
١٩٧٩،

وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء  
وزير الخارجية وزير الاعلام  
وبعد موافقة مجلس الوزراء، رسمنا بالآتي

مادة (١)

ووفق على اتفاقية تبادل الاعفاء من الضرائب  
والرسوم على نشاطات ومعدات  
مؤسسات النقل الجوي العربية الموقعة في  
تونس بتاريخ ٦ من شعبان سنة ١٤٠١ هـ  
الموافق ٨ من يونيو سنة ١٩٨١ م والمرافقة  
نصوصها لهذا المرسوم

مادة (٢)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا  
المرسوم، وعلى رئيس مجلس الوزراء ابلاغه  
إلى مجلس الأمة، ويعمل به من تاريخ نشره في  
الجريدة الرسمية

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله السالم الصباح

وزير الخارجية وزير الاعلام بالنيابة

صدر بقصر السيف في: ٢ ربيع الثاني ١٤٠٥ هـ  
الموافق: ٢٤ ديسمبر ١٩٨٤ م

Agreement of Exchanging Tax and  
Tariffs Exemption on Activities and  
Equipment of The Arabian Air Carriage  
Corporations

اتفاقية لتبادل الاعضاء من الضرائب  
والرسوم على نشاطات ومعدات  
مؤسسات النقل الجوي العربية

Introduction:

The contracting Governments of the Arab States, desiring to realize cooperation and coordination between them in the field of air- transport and its development, aspiring to achieve higher national goals, seeking to facilitate the business of Arab air carriage corporations and their staff, preventing double taxation, removing the complexities and difficulties which face such corporations and relieving their financial burdens, and organizing the tax treatment among them, and for the necessity of establishing controls to benefit from such exemptions, hence they have agreed on the following:

Article (1)

Definitions:

The following phrases in this Agreement shall have the meanings appearing opposite to them:

A - Air Carriage Corporations

Corporations appointed by the contracting parties by virtue of the Air Agreements or similar agreements, but not including the general agents.

B - Air Carriage Activities

Transporting individuals, luggage, animals, cargo and mail by the corporations mentioned in Para (A) above, investing the aircraft including selling air-tickets or any other similar documents for the purpose of air-transport, as well as practicing services complementing the said activity and agency works carried out between air carriers of contracting States.

المقدمة :

إن حكومات الدول العربية المتعاقدة رغبة منها في تحقيق التعاون والتنسيق فيما بينها في مضممار النقل الجوي وتنميته، وانطلاقاً من الأهداف القومية العليا، وسعيًا لتسهيل أعمال مؤسسات النقل الجوي العربية والعاملين لديها ومنعاً لازدواج الضرائب وإزالة التعقيدات والصعوبات التي تواجهها هذه المؤسسات ولتخفيف اعبائها المالية وتنظيم أسلوب التعامل الضريبي فيما بينها ولضرورة وضع ضوابط للاستفادة من هذه الاعفاءات اتفقت على ما يلي :

مادة (١)

التعريف

يقصد بالعبارات التالية في هذه الاتفاقية المعاني المبينة ازاءها :-

أ - مؤسسات النقل الجوي .

المؤسسات المعينة من قبل الأطراف المتعاقدة بموجب الاتفاقيات الجوية أو ما يقوم مقامها ولا يشمل ذلك الوكلاء العامين .

ب - نشاطات النقل الجوي :

نقل الأشخاص والأمتعة والحيوانات والبضائع والبريد من قبل المؤسسات المذكورة في الفقرة (أ) أعلاه، واستثمار الطائرات بما في ذلك بيع التذاكر أو أية وثائق أخرى مماثلة لغرض النقل الجوي وكذلك الخدمات المتممة للنشاط المذكور وأعمال الوكالة التي تتم فيما بين مؤسسات النقل الجوي للدول المتعاقدة .

Law No. (30) of Year 2002  
Approving The Agreement on  
nification Certain Rules of The  
International Air-Transport Signed in  
Montreal on 28/5/1999

- Following perusal of the Constitution,
- Law No.(20) of year 1975 concerning approving the joining of the State of Kuwait to Warsaw Convention on unifying certain rules of the international air-transport, its amending protocol of year 1955 and its supplementary agreement of year 1961, and
- Law No. (8) of year 1986 approving the two additional protocols Nos. (1) and (2) of year 1975 amending the Agreement on unifying certain rules of the international air-transport signed in Warsaw in year 1929,
- The National Assembly has sanctioned the law having the following text, and we have endorsed and issued same,

Article (1)

The Agreement on unifying certain rules of the international air-transport signed in Montreal on 28th May 1999, which texts are attached herewith, has been approved.

Article (2)

The Ministers, each in his jurisdiction, must execute this law, which shall enter into force as of the date it is published in the Official Gazette.

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 21st Thulqida 1422AH.  
Corresponding to: 3rd February 2002AD.

قانون رقم (٣٠) لسنة ٢٠٠٢  
بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض  
قواعد النقل الجوي الدولي  
الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٨/٥/١٩٩٩

- بعد الإطلاع على الدستور
- وعلى القانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٧٥ بشأن الموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديليها لعام ١٩٥٥ والمعاهدة المكملة لها لعام ١٩٦١ ،
- وعلى القانون رقم ٨ لسنة ١٩٨٦ بالموافقة على البروتوكولين الإضافيين رقمي ١ و٢ لسنة ١٩٧٥ المعدلين لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو سنة ١٩٢٩ ،
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه ،

مادة (١)

ووفق على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٩٩ ، والمرافقة نصوصها لهذا القانون

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في : ٢١ ذو القعدة ١٤٢٢ هـ  
الموافق : ٣ فبراير ٢٠٠٢ م

Explanatory Memorandum  
Of The Draft-Law On Approving The  
Agreement on unifying Certain Rules of  
The International Air-Transport Signed  
In Montreal on 28th May 1999AD.

The State of Kuwait joined the Agreement on unifying certain rules of the international air-transport signed in Warsaw for year 1929, and the protocols amending same. On 28/5/1999, a new Agreement was drafted to unify certain rules of the international air-transport in order to achieve more conformity and codification of certain rules governing the international air-transport. The Ministry of Foreign Affairs explained that the State of Kuwait has signed the Agreement and that the Executive Committee of the Civil Aviation for the Cooperation Council of the Gulf Arabian Countries has called on the member states to sanction the said Agreement upon a recommendation issued by it in its Ninth Session held in Riyadh on 20/2/2000.

The aforesaid Agreement contained Seven Chapters, where the First Chapter was designated for the general provisions and contained two articles, the first dealt with the scope of implement the agreement while the second dealt with the transport to which it shall apply. The Second Chapter was designated for the rules of documentation and the duties of the parties in relation to transporting passengers, luggage and freight. The Articles from (3) till (16) dealt with such stipulations applicable to passengers and luggage in respect of the nature of the freight, content of the airway-bill or the freight voucher, and the document pertaining to the nature of the freight.

This in addition to, the description of the

## مذكرة ايضاحية لمشروع قانون بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٩٩

انضمت دولة الكويت إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو لسنة ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها وبتاريخ ٢٨ / ٥ / ١٩٩٩ حررت في مونتريال اتفاقية جديدة لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لتحقيق مزيد من التوافق والتقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي وأوضححت وزارة الخارجية بأن دولة الكويت قامت بالتوقيع عليها وأن اللجنة التنفيذية للطيران المدني لمجلس التعاون لدول الخليج العربية قد دعت بمقتضى توصية أصدرتها في اجتماعها التاسع الذي عقد في الرياض بتاريخ ٢٠ / ٢ / ٢٠٠٠ إلى قيام الدول الأعضاء بالتصديق على الاتفاقية المذكورة.

وقد احتوت تلك الاتفاقية على فصول سبعة خصص الأول منها للأحكام العامة وتضمن مادتين تناولت الأولى منها نطاق تطبيق الاتفاقية وتناولت الثانية النقل الذي تسري عليه، وخصص الفصل الثاني لأحكام المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع وتضمن المواد من ٣-١٦ حيث تناولت تلك المواد الأحكام التي تطبق على الركاب والأمتعة المتعلقة بطبيعة البضائع ومحتويات وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع والوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع. ووصف وثيقة الشحن الجوي والمستندات المتعلقة بالطرود المتعددة والنتيجة المترتبة على

airway-bill, the documents relating to multiple packages, result of non-compliance with the required documents, responsibility for the information stated in the documents and validation of such documents, right to dispose of and deliver the freight, claims of both consignor and consignee for their rights and the relation between them, the reciprocal relations between third parties, and the formalities of customs or police as well as the other public authorities.

The Third Chapter was designated for clarifying the liability of the carrier and extent of compensation for damage. Articles 17 - 37 dealt with provisions relating to liability for passenger's death or injury, damage to luggage, harm to the freight, damages resulting from delay, provisions on release from liability, compensation in case of passenger's death or injury, conversion of monetary notes and necessity of verification of the limits by the depositing party, permissibility of stipulating higher limits of liability than those provided for in the Agreement, and the invalidity of contractual provisions in case of setting a limit lower than that provided for therein. These Articles also stipulated the freedom to contract, advance payments, and basis of claims as well as the provisions relating to subsidiaries, agents, and aggregate claims, deadline for submittal of claims, those whom an action can be brought forward in case of death of liable person, jurisdiction, arbitration, prescription of lawsuits, successive transport, and right of recourse against third parties.

The Fourth Chapter included Article (38) that dealt with the provisions applicable to the combined transport. The Fifth Chapter was designated for air-transport performed by a person other

عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة، وأحكام المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات وحجية تلك المستندات وحق التصرف في البضائع وتسليمها ومطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقهما والعلاقة بينهما والعلاقات المتبادلة بين الغير وإجراءات الجمارك أو الشرطة والسلطات العامة الأخرى .

وقد خصص الفصل الثالث لبيان مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر وتضمن المواد ١٧-٣٧ وتناولت الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته والضرر اللاحق بالأمتهمة والضرر اللاحق بالبضائع والضرر الناشئ عن التأخير وأحكام الإعفاء من المسؤولية والتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته وتحويل الوحدات النقدية ووجوب قيام جهة الإيداع بمراجعة حدود المسؤولية، وجواز اشتراط حدود للمسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية وبطلان الأحكام التعاقدية في حالة وضع حد أدنى من الحد المين فيها، كما نصت هذه المواد على حرية التعاقد وأحكام المدفوعات المسبقة وأساس المطالبات وكذلك الأحكام المتعلقة بالتابعين والوكلاء ومجموع المطالبات وأجال الاحتجاج، وعلى من تقام الدعوى في حالة وفاة الشخص المسؤول والاختصاص القضائي والتحكيم وتقدم الدعوى والنقل المتتابع وحق الرجوع على الغير .

وخصص الفصل الرابع الذي اشتمل على المادة ٣٨ التي تناولت أحكام النقل بعدة وسائل، كما خصص الفصل الخامس للنقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

than the contracting carrier. Articles 39 - 48 dealt with provisions relating to the contracting carrier and the actual carrier together with the respective liability of each of them and the joint liability, submittal of claims and instructions, extent of benefit to the subsidiaries and agents from the conditions and limits of liability under the Agreement, aggregate money sums for damage that can be obtained from the carrier, addressing the claims for indemnification, additional jurisdiction, invalidity of contractual texts, and reciprocal relations between the contracting and actual carrier.

The Sixth Chapter of the Agreement was designated for other provisions, which were explained in articles 49 - 52 in relation to the mandatory application of the Agreement, rules of insurance and transport performed in extraordinary circumstances, and definition of the days as calendar days and not business days.

Finally, the Seventh Chapter was designated for the final provisions and included Articles 53 - 57, which dealt with the provisions relating to agreements' signing, sanction and validity period as well as the right of any State to revoke the Agreement, the relationship of the Agreement to that of Warsaw Convention and that it prevails over it. These Articles also dealt with provisions relating to the States that have more than one system of law. These Articles further clarified that it is not permitted to show reservations on the such Agreement, however, it is permitted for any State to declare by means of a notification addressed to the Depositing party that the this Agreement is not applicable to international air-transport performed directly by that member State for non-commercial purposes with respect to

وتضمن المواد من ٣٩-٤٨ وتناولت الأحكام المتعلقة بالناقل المتعاقد والناقل الفعلي ومسؤولية كل منهما والمسؤولية التضامنية، وتوجيه الاحتجاجات والتعليمات ومدى استفادة التابعين والوكلاء من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى الاتفاقية، ومجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من الناقل وتوجيه دعاوى التعويض، والاختصاص القضائي الإضافي، وحالات بطلان النصوص التعاقدية والعلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

وخصص الفصل السادس من الاتفاقية لأحكام أخرى بيئتها المواد من ٤٩-٥٢ وتتعلق بالتطبيق الإلزامي للاتفاقية وقواعد التأمين والنقل الذي يتم في ظروف غير عادية وبتعريف الأيام بأنها الأيام التقويمية وليس أيام العمل.

وأخيرا خصص الفصل السابع للبنود الختامية ويتضمن المواد من ٥٣-٥٧ وتناولت الأحكام المتعلقة بالتوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها وحق أي دولة في أن تنقض الاتفاقية وعلاقة الاتفاقية باتفاقية وارسو وأنها ترجح عليها، كما تناولت الأحكام المتعلقة بالدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد فيما يتعلق بالاتفاقية وأوضح أنه لا يجوز إبداء تحفظات على تلك الاتفاقية وإنما يجوز لأي دولة أن تعلن بمقتضى إخطار يوجه إلى جهة الإيداع بأن هذه الاتفاقية لا تسري على النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطتها العسكرية على متن

its functions and duties as a sovereign State or transporting passengers, freight and luggage for its military authority onboard aircraft registered in that State or leased through it and where the whole capacity was reserved by or on behalf such authorities.

Whereas, the said Agreement realizes the best interest of the State of Kuwait and does not contradict with its obligations on both the Arabian and International arenas, and the Directorate General of Civil Aviation being the concerned authority has requested undertaking the constitutional procedures for ratifying the same, and since the Ministry of Foreign Affairs has also requested the preparation of the legal instrument required for its entry into force.

And whereas, the said Agreement is among the agreements mentioned in Para 2 of Article (70) of the Constitution, hence its ratification must be through a law in accordance with this Para.

Therefore, the enclosed Draft-Law was prepared for ratification.

طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها .

وحيث أن الاتفاقية المشار إليها تحقق مصلحة دولة الكويت ولا تتعارض مع التزاماتها في المجالين العربي والدولي ، وقد طلبت الإدارة العامة للطيران المدني وهي الجهة المعنية اتخاذ الإجراءات الدستورية للتصديق عليها كما طلبت وزارة الخارجية إعداد الأداة القانونية اللازمة لتنفيذها .

وحيث أن الاتفاقية المذكورة من الاتفاقيات التي أشارت إليها الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور ، ومن ثم تكون الموافقة عليها بقانون عملاً بحكم هذه الفقرة .

لذلك فقد أعد مشروع القانون المرافق بالموافقة عليها .

## اتفاقية

### توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،  
ادراكا منها لما قدمته اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في الثاني عشر  
من أكتوبر/ تشرين الأول عام ١٩٢٩ - المشار إليها فيما بعد باسم «اتفاقية وارسو» - والوثائق الأخرى  
المتصلة بها، من اسهام كبير نحو تحقيق التوافق في أحكام قانون الجو الدولي الخاص .  
وادراكا منها للحاجة إلى تحديث وتوحيد اتفاقية وارسو والوثائق المتصلة بها .  
وادراكا منها لأهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة إلى الحصول  
على التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر .  
وإذ تؤحد مجددا أنه من المرغوب فيه أن تتطور عمليات النقل الجوي الدولي على نحو منظم وأن  
تؤمن حركة نقل الركاب والأمتعة والبضائع بدون عوائق ، طبقا لمبادئ وأغراض اتفاقية الطيران المدني  
الدولي ، المبرمة في شيكاغو في السابع من ديسمبر/ كانون الأول عام ١٩٤٤ .  
واقترانها منها بأن اتخاذ تدابير جماعية من قبل الدول لتحقيق مزيد من التوافق والتقنين لبعض القواعد  
التي تحكم النقل الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة، هو الوسيلة الأكثر ملائمة لتحقيق توازن عادل  
بين المصالح .  
قد اتفقت على ما يلي :

## الفصل الأول

### أحكام عامة

#### مادة (١)

#### نطاق التطبيق :

- (١) تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل .  
وتسري أيضا على النقل المجالي بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي .
- (٢) لأغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة «النقل الدولي» أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد  
النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين اما في اقليم دولتين طرفين أو في اقليم دولة واحدة  
طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت  
هناك نقطة توقف متفق عليها في اقليم دولة أخرى، حتى وان لم تكن تلك الدولة طرفا . ولا يعتبر نقلا  
دوليا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل اقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق  
عليها داخل اقليم دولة أخرى .
- (٣) لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلا واحدا لا يتجزأ  
إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة  
من العقود . ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجود تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذا كاملا داخل  
اقليم نفس الدولة .



(٤) تسري هذه الاتفاقية أيضا على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس ، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل .

#### مادة (٢)

النقل الذي تقوم به الدولة ونقل المواد البريدية :

- (١) تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة ١ .
- (٢) عند نقل المواد البريدية ، يكون الناقل مسؤولا فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقا للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وادارات البريد .
- (٣) فيما عدا ما ورد في الفقرة (٢) من هذه المادة ، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية .

## الفصل الثاني

### المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع

#### مادة (٣)

#### الركاب والأمتعة

- (١) في حالة نقل الركاب ، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي :
  - (أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي .
  - (ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف ، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في اقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في اقليم دولة أخرى .
- (٢) يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (١) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة . وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى ، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانا كتابيا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة .
- (٣) على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة .
- (٤) يعطى الراكب اشعارا كتابيا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الاصابة ، وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها ، وعن التأخير .
- (٥) ان عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل ، الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية .

#### مادة (٤)

#### البضائع :

- (١) في حالة نقل البضائع ، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي .
- (٢) يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به . وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى ، فعلى الناقل يسلم المرسل ،

بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والإطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى .

#### مادة (٥)

محتويات وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع :

تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي :

(أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي .

(ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف ، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي

واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق

عليها واقعة في إقليم دولة أخرى .

(ج) بيان وزن الإرسالية .

#### مادة (٦)

#### الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع

يجوز الزام المرسل ، إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد بإجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة

الأخرى ، بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع . ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو

مسؤولية ناتجة عنه .

#### مادة (٧)

#### وصف وثيقة الشحن الجوي

(١) يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية .

(٢) تمهر النسخة الأولى بعبارة : «للمرسل إليه» ويوقع عليها كل من المرسل والناقل . ويوقع الناقل

على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع .

(٣) يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم .

(٤) إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل ، فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن

المرسل ، ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك .

#### مادة (٨)

#### المستندات المتعلقة بالطرود المتعددة

في حالة تعدد الطرود :

(أ) لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة .

(ب) للمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل

الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ .

#### مادة (٩)

#### عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة

ان عدم الالتزام بأحكام المواد من ٤ إلى ٨ ، لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل ، الذي يظل

مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية .

## المادة ١٠ - المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات

(١) يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والقرارات المتعلقة بالبضائع، المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال البضائع أو لادراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤. وتطبق هذه الأحكام أيضاً عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلاً للناقل أيضاً.

(٢) يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات وقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.

(٣) مع مراعاة أحكام الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤.

### مادة (١١)

#### حجية المستندات

(١) تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك.

(٢) تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع بشأن وزن البضائع وأبعادها وتغليفها، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود، دليلاً يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك. أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل، إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل، وأثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع.

### مادة (١٢)

#### حق التصرف بالبضائع

(١) يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، وذلك أما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو بالمطالبة باعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق.

(٢) على الناقل، عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل، أن يخطره بذلك فوراً.

(٣) إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع، دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم إلى المرسل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع، وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل.

(٤) ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة ١٣ . غير أنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به ، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف .

#### مادة (١٣)

##### تسليم البضائع

(١) ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢ ، يحق للمرسل إليه ، عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد ، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع ، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط النقل .

(٢) على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .

(٣) إذا أقر الناقل بضياع البضائع ، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه ، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل .

#### مادة (١٤)

##### مطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقها

للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين ١٢ و ١٣ ، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير ، وذلك بشرط تنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل .

#### مادة (١٥)

##### العلاقة بين المرسل والمرسل إليه أو العلاقات المتبادلة بين الغير

(١) لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه ، أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم أما من المرسل وأما من المرسل إليه .

(٢) كل اتفاق يتعارض مع أحكام المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ ، يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع .

#### مادة (١٦)

##### اجراءات الجمارك أو الشرطة أو السلطات العامة الأخرى

(١) على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لاتمام اجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه . ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها . وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

(٢) ان الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق .

## الفصل الثالث

### مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر

مادة (١٧)

وفاة الراكب أو إصابته - الضرر اللاحق بالأمته

(١) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم .

(٢) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمته المسجلة أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمته المسجلة في حراسة الناقل . غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمته أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولاً . وفي حالة الأمته غير المسجلة، بما في ذلك الأمته الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه .

(٣) إذا أقر الناقل بضياع الأمته المسجلة، أو إذا لم تصل الأمته المسجلة خلال واحد وعشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل .

(٤) ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة «الأمته» في هذه الاتفاقية كلا من الأمته المسجلة والأمته غير المسجلة .

مادة (١٨)

الضرر اللاحق بالبضائع

(١) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي نشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي .

(٢) غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية :

(أ) وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها .

(ب) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

(ج) عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح .

(د) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .

(٣) في مفهوم الفقرة (١) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل .

(٤) لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار . غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى

أخرى، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك. وإذا قام الناقل، بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلاً جويًا، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.

#### مادة (١٩)

##### التأخير

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

#### مادة (٢٠)

##### الاعفاء من المسؤولية

إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه. وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة ٢١.

#### مادة (٢١)

##### التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته

(١) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.  
(٢) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:  
(أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه،  
(ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

#### مادة (٢٢)

##### حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع

(١) في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة ١٩، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ١٥٠,٤ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.  
(٢) عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها،

محدودة بمبلغ ١,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ اضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.

(٣) عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام، ما لم يقم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، وبدفع مبلغ اضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد.

(٤) في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الايصال ذاته أو، في حالة عدم اصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.

(٥) لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد أحداث ضرر أو برعونة مقرونة بادراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، اثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.

(٦) ان الحدود المقررة في المادة ٢١ وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي - بالإضافة إلى ذلك - وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد. ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

#### مادة (٢٣)

#### تحويل الوحدات النقدية

(١) ان المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة.

(٢) غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة ٢١ محدودة بمبلغ ١,٥٠٠,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضي داخل أقاليمها، وبمبلغ ٦٢,٥٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (١) من المادة ٢٢، وبمبلغ ١٥,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (٢) من المادة ٢٢، وبمبلغ ٢٥٠ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام بالنسبة للفقرة (٣) من المادة ٢٢. وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراما ونصفا من الذهب بنسبة لفاء تبلغ تسعمائة في الألف. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية.

(٣) يجب اجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (١) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين ٢١ و ٢٢، التي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (١) من هذه المادة. ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الايداع بطريقة الحساب طبقا للفقرة (١) من هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة حسب الحالة، وذلك عند ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند اجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

#### مادة (٢٤)

##### مراجعة حدود المسؤولية

(١) دون الاخلال بأحكام المادة ٢٥ من هذه الاتفاقية ومع مراعاة الفقرة (٢) أدناه، يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣ من جانب جهة الايداع مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أو مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (١) من المادة ٢٣.

(٢) إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المائة، فعلى جهة الايداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ ابلاغه للدول الأطراف. وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الاخطار، لا يسري التعديل، وتحيل جهة الايداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف. وعلى جهة الايداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

(٣) بالرغم من نص الفقرة (١) من هذه المادة، يطبق الاجراء المشار إليه في الفقرة (٧) من هذه المادة، في أي وقت، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك وبشرط أن يكون عامل التضخم



المشار إليه في الفقرة (١) قد تجاوز ٣٠ في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق. وتجري المراجعات اللاحقة باتباع الاجراء المذكور في الفقرة (١) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية.

#### مادة (٢٥)

##### اشتراط حدود المسؤولية

يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية.

#### مادة (٢٦)

##### بطلان الأحكام التعاقدية

كل بند يهدف إلى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.

#### مادة (٢٧)

##### حرية التعاقد

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض ابرام أي عقد للنقل، أو من التنازل عن أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.

#### مادة (٢٨)

##### المدفوعات المسبقة

في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو اصابتهم، على الناقل أن يدفع دون ابطاء، إذا كان ملزما بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

#### مادة (٢٩)

##### أساس المطالبات

في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، الا وفقا لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

#### مادة (٣٠)

##### التابعون والوكلاء - مجموع المطالبات

(١) إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه في هذه الاتفاقية، فلهذا التابع

أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية.

(٢) يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها.

(٣) فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسري أحكام الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد أحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بادراك أن ضرر سينجم عن ذلك في الغالب.

#### مادة (٣١)

##### آجال الاحتجاج

(١) يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقا لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٣، وفي الفقرة (٢) من المادة ٤.

(٢) في حالة التدريب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوما بالنسبة للبضائع، اعتبارا من تاريخ تسلمها. وفي حالة التأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوما على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

(٣) يجب أن يقدم كل احتجاج كتابيا ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفا لهذا الاحتجاج.

(٤) إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفا، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل الا في حالة الغش من جانبه.

#### مادة (٣٢)

##### وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته.

#### مادة (٣٣)

##### الاختصاص القضائي :

(١) تقام دعوى التعويض، وفقا لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، أما أمام محكمة محل اقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة للمقصد.

(٢) فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو اصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب

جوا، أما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري .

(٣) لأغراض الفقرة (٢) .

(أ) تعني عبارة «اتفاق تجاري» أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا .

(ب) تعني عبارة «محل الإقامة الرئيسي والدائم» مكان السكن الأوحده الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة . ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد .

(٤) تخضع المسائل الاجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى .

#### مادة (٣٤)

##### التحكيم :

(١) مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوي بالتحكيم . ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا .

(٢) تتم اجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة ٣٣ .

(٣) يُطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية .

(٤) تعتبر أحكام الفقرتين (٢) و(٣) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم .

#### مادة (٣٥)

##### تقادم الدعوى

(١) يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل .

(٢) يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة .

#### مادة (٣٦)

##### النقل المتتابع

(١) في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (٣) من المادة ١، فإن كل ناقل يقبل ركابا أو أمتعة أو بضائع، تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفا من أطراف عقد النقل، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقا بمرحلة النقل التي جرت تحت اشرافه .

(٢) في حالة النقل من هذا النوع، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع الا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح .

(٣) فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع ، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول ، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير ، فضلا عن ذلك ، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير . ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه .

#### مادة (٣٧)

#### حق الرجوع على الغير

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقا لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر .

## الفصل الرابع النقل بعد وسائط

مادة (٣٨)

النقل بعدة وسائط

(١) في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة (٤) من المادة ١٨، على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة ١.

(٢) ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

## الفصل الخامس

### النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

مادة (٣٩)

الناقل المتعاقد - الناقل الفعلي

تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار إليه فيما يلي بعبارة «الناقل المتعاقد») بصفته طرفا أساسيا، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بعبارة «الناقل الفعلي»)، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضا، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.

مادة (٤٠)

مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقا للعقد المشار إليه في المادة ٣٩، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية للنقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط.

مادة (٤١)

المسؤولية التضامنية

(١) تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالا وامتناعا من قبل الناقل المتعاقد أيضا.

(٢) تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالا وامتناعا من قبل الناقل الفعلي أيضا. ومع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ للمشار إليها في المواد

٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ . وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية ، وأي اقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقا للمادة ٢٢ ، لا يؤثر على الناقل الفعلي الا بموافقة .

#### مادة (٤٢)

##### توجيه الاحتجاجات والتعليمات

يكون للاحتجاجات والتعليمات التي توجه إلى الناقل وفقا لأحكام هذه الاتفاقية نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو للناقل الفعلي . ومع ذلك ، فإن التعليمات المشار إليها في المادة ١٢ لا يكون لها أثر إلا إذا وجهت للناقل المتعاقد .

#### مادة (٤٣)

##### التابعون والوكلاء

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد ، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته ، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلا له ، إلا إذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية .

#### مادة (٤٤)

##### مجموع مبالغ التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيها ووكلائهما إذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم ، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي بمقتضى هذا الاتفاقية ، على أن المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الأشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز أن تتعدى الحد الذي ينطبق عليه .

#### مادة (٤٥)

##### توجيه دعاوى التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، يجوز إقامة دعوى التعويض ، حسب اختيار المدعي ، اما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد ، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين . وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين ، يحق لذلك الناقل أن يطلب ادخال الناقل الآخر في الدعوى ، على أن تخضع الاجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى .

#### مادة (٤٦)

##### الاختصاص القضائي الإضافي

تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة ٤٥ ، حسب اختيار المدعي ، في اقليم إحدى الدول الأطراف ، أما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة ٣٣ ، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله .

## مادة (٤٧)

### بطلان النصوص التعاقدية

كل نص تعاقدي يهدف إلى اعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلاً ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيظل خاضعاً لأحكام هذا الفصل.

المادة ٤٨ - العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مع مراعاة أحكام المادة ٤٥، لا يجوز تفسير أي نص في هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقلين، بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض.

## الفصل السادس

### أحكام أخرى

## مادة (٤٩)

### التطبيق الإلزامي

تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص.

## مادة (٥٠)

### التأمين :

على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية.

المادة ٥١ - النقل الذي يتم في ظروف غير عادية لا تسري أحكام المواد من ٣ إلى ٥ و ٧ و ٨، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل.

## مادة (٥٢)

### تعريف الأيام

يعني تعبير «الأيام» حينما ذكر في هذه الاتفاقية الأيام التقويمية وليس أيام العمل.

## الفصل السابع البند الختامية

مادة (٥٣)

التوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها

(١) يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال من ١٠ إلى ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩. وبعد ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقا للفقرة ٦ من هذه المادة.

(٢) وبالمثل يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي. ولأغراض هذه الاتفاقية، تعني «منظمة التكامل الاقتصادي الاقليمي» أي منظمة تنشئها دول ذات سيادة من إقليم معين، والتي تمتلك الصلاحية بالعلاقة إلى بعض الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي رخص لها على النحو الواجب بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها. والاشارة إلى «الدولة الطرف» أو «الدول الأطراف» في هذه الاتفاقية، بخلاف ما هو وارد في الفقرة (٢) من المادة ١ والفقرة (١) (ب) من المادة ٣ والفقرة (ب) من المادة ٥ والمواد ٢٣ و٣٣ و٤٦ والفقرة (ب) من المادة ٥٧، تنطبق بالمثل على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي. ولأغراض المادة ٢٤، فان الاشارة إلى «أغلبية من الدول الأطراف» وإلى «ثلث الدول الأطراف»، لا تنطبق على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي.

(٣) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول ومنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي التي وقعت عليها.

(٤) لأي دولة أو منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها في أي وقت.

(٥) تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي المعينة بوصفها جهة الايداع بموجب هذه الاتفاقية.

(٦) يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لايداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الايداع - وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق. ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي.

(٧) بالنسبة للدول الأخرى وبالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي الأخرى، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

(٨) تخطر جهة الايداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بما يلي:

(أ) كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخه.

(ب) كل ايداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه.

(ج) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

(د) تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

(هـ) أي نقض بمقتضى المادة ٥٤.



#### مادة (٥٤)

#### النقض :

- (١) لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بارسال اخطار كتابي إلى جهة الايداع .
- (٢) يسري مفعول النقض بعد مائة وثمانين يوما من تاريخ تسلم جهة الايداع الاخطار .

#### مادة (٥٥)

#### العلاقة بالوثائق الأخرى لاتفاقية وارسو

(١) ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي :

- ١ - بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدول تشترك في أنها طرف في :
  - (أ) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ (المسماة فيما بعد باتفاقية وارسو) ،
  - (ب) بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ المحرر في لاهاي في ٢٨ سبتمبر/ أيلول ١٩٥٥ (المسمى فيما بعد بروتوكول لاهاي) ،
  - (ج) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، المكتملة لاتفاقية وارسو، الموقعة في غواد الاخارا في ١٨ سبتمبر/ أيلول ١٩٦١ (المسماة فيما بعد اتفاقية غواد الاخارا) ،
  - (د) بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٢٩ المعدلة بموجب البروتوكول المحرر في لاهاي في ٢٨ سبتمبر/ أيلول ١٩٥٥ الموقع في مدينة غواتيمالا في ٨ مارس/ آذار ١٩٧١ (المسمى فيما بعد بروتوكول مدينة غواتيمالا) ،
  - (هـ) البروتوكولات الاضافية من رقم ١ إلى رقم ٣ وبروتوكول مونتريال رقم ٤ لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مدينة غواتيمالا الموقعة في مونتريال في ٢٥ سبتمبر/ أيلول ١٩٧٥ (المسماة فيما بعد باسم بروتوكولات مونتريال) ،
- (٢) أو داخل اقليم أي دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المشار إليها في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (هـ) أعلاه .

#### مادة (٥٦)

#### الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد

- (١) إذا كانت لدى إحدى الدول وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الاقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الاعلان عن طريق تقديم اعلان آخر في أي وقت .

(٢) يجب ابلاغ أي اعلان من هذا القبيل لجهة الايداع ويجب أن ينص صراحة على الوحدات الاقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .

(٣) فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت مثل هذا الاعلان :

(أ) تفسر الاشارات إلى «العملة الوطنية» في المادة ٢٣ على أنها اشارات إلى عملة الوحدة الاقليمية المعنية من تلك الدولة .

(ب) وتفسر الاشارة إلى «القانون الوطني» في المادة ٢٨ على أنها اشارة إلى قانون الوحدة الاقليمية المعنية من تلك الدولة .

#### مادة (٥٧)

#### التحفظات :

لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية ، الا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب اخطار موجه إلى جهة الايداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على :

(أ) النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة ،

(ب) و/ أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها ، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها .

اثباتا لذلك ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون حسب الأصول ، بتوقيع هذه الاتفاقية . حررت في مونتريال في الثامن والعشرين من شهر مايو أيار من عام ألف وتسعمائة وتسعة وتسعين باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية ، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية . وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي ، وتسلم جهة الايداع صوراً معتمدة رسمياً منها إلى كل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ، وإلى كل الدول الأطراف في اتفاقية وارسو ، وبروتوكول لاهاي ، واتفاقية غوادالاخارا ، وبروتوكول مدينة غواتيمالا ، وبروتوكولات مونتريال .

Decree No. (359) of Year 2004  
Concerning Licensing The Establishment  
of A Kuwaiti Public Shareholding  
Company Under The Name of  
International Aviation Cargo Company -  
A Kuwaiti Public Shareholding  
Company

Following perusal of:

- The Constitution,
- The Commercial Companies Law promulgated by virtue of Law No. (15) of year 1960, and its amending laws,
- The Memorandum of Incorporation and Articles of Association of International Aviation Cargo Company (Kuwaiti public shareholding company),
- Decree No. (346) of year 2004 concerning Licensing the Establishment of a Kuwaiti Public Shareholding Company under the name of (International Aviation Cargo Company - Kuwaiti Public Shareholding Company), and
- Pursuant to the proposal of the Minister of Commerce & Industry,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

Article (1)

It is licensed for Messrs.:

- 1- Al-Kharafi Construction Company
- 2- Al-Alamiya Buildings Co.
- 3- Mohammed Abdulmehsen Al-Kharafi & Sons Co.
- 4- Uhod General Trading & Contracting Co.
- 5- Efad Holding Co.
- 6- Global Logistics Services & Warehousing Co.
- 7- Universal Real Estate Company
- 8- Universal Media, Advertising, Publicity, Publication & Distribution Co.
- 9- Universal Air-Cargo Services Establishment
- 10- Ghanim Abdulrahman Al-Shaheen Al-Ghanim
- 11- Mageed Mansour Qassim Al-Saraf
- 12- Mohammed Ahmed Khalifa Al-Jassem
- 13- Momed Yousef Abdulrahman Al-Roumi
- 14- Najeeb Abdulaziz Abdullah Al-Humaidhi
- 15- Wilson Shaoul Benjamin
- 17- Khalifa Salman Duaij Al-Sabah
- 18- Khalifa Ali Khalifa Al-Sabah
- 19- Duaij Salman Duaij Al-Sabah

مرسوم رقم ٣٥٩ لسنة ٢٠٠٤  
بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية  
عامة باسم شركة طيران العالمية  
للشحن الجوي - شركة مساهمة كويتية عامة

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى قانون الشركات التجارية الصادر بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له،
- وعلى عقد التأسيس والنظام الأساسي لشركة طيران العالمية للشحن الجوي (شركة مساهمة كويتية عامة)،
- وعلى المرسوم رقم ٣٤٦ لسنة ٢٠٠٤ بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية عامة باسم (شركة طيران العالمية للشحن الجوي - شركة مساهمة كويتية عامة)،
- وبناء على عرض وزير التجارة والصناعة،
- وبعد موافقة مجلس الوزراء،
- رسمنا بالآتي

مادة (١)

يرخص للسادة:

- ١ - شركة الخرافي للإنشاءات
- ٢ - الشركة العالمية للمباني
- ٣ - شركة محمد عبدالمحسن الخرافي وأولاده
- ٤ - شركة أحد للتجارة العامة والمقاولات
- ٥ - شركة إيفاد القابضة
- ٦ - شركة جلوبال للخدمات اللوجستية والتخزين
- ٧ - شركة يونيفرسال العقارية
- ٨ - شركة يونيفرسال ميديا للدعاية والإعلان والنشر والتوزيع
- ٩ - مؤسسة يونيفرسال لخدمات الشحن الجوي
- ١٠ - غانم عبدالرحمن الشاهين الغانم
- ١١ - مجيد منصور قاسم الصراف
- ١٢ - محمد أحمد خليفة الجاسم
- ١٣ - ممد يوسف عبدالرحمن الرومي
- ١٤ - نجيب عبدالعزيز عبدالله الحميضي
- ١٥ - ولسن شاوؤل بنجامين
- ١٧ - خليفة سلمان دعيج الصباح
- ١٨ - خليفة علي خليفة الصباح
- ١٩ - دعيج سلمان دعيج الصباح

- 21- Khalid Mansour Qasim Al-Saraf  
22- Ezzat Aziz Ahmed Abu Amara  
23- Aziz Ahmed Ezzat Abu Amara  
24- Essam Mubarak Al-Sayed Abdullah  
Al-Refai  
25- Ali Hussein Ali Dashti  
26- Ahmed Khalifa Ahmed Al-Jassem  
27- Nasser Abdullah Al-Sabah

To establish in Kuwait a Kuwaiti public shareholding company under the name of "International Aviation Cargo Company" with a capital amounting to KD. 20,000,000 (Twenty Million Kuwaiti Dinars).

Article (2)

The founders mentioned in the previous article undertake to abide by the provisions of the Memorandum of Incorporation and the Articles of Association of the said Company, which are attached to this Decree. They must also abide by the provisions of the Commercial Companies Law and its amending laws, as well as all the other applicable laws.

Article (3)

This license does not grant said company any monopoly or privilege, nor would it result in any responsibility on the part of the Government.

Article (4)

The mentioned Decree No. (346) of year 2004 shall be annulled.

Article (5)

This Decree must be executed by the Minister of Commerce & Industry, and must be published in the Official Gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber Al-Sabah  
Minister of Commerce & Industry

Issued at Bayan Palace on: 24th Shawal 1425AH.  
Corresponding to: 6th December 2004AD.

- ٢١ - خالد منصور قاسم الصراف  
٢٢ - عزت عزيز أحمد أبو عمارة  
٢٣ - عزيز أحمد عزت أبو عمارة  
٢٤ - عصام مبارك السيد عبدالله الرفاعي  
٢٥ - علي حسين علي دشتي  
٢٦ - أحمد خليفة أحمد الجاسم  
٢٧ - ناصر عبدالله الصباح

في أن يؤسسوا في الكويت شركة مساهمة كويتية عامة باسم «شركة طيران العالمية للشحن الجوي» برأس مال مقداره ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ (عشرون مليون دينار كويتي).

مادة (٢)

على المؤسسين المشار إليهم في المادة السابقة الالتزام بأحكام عقد تأسيس الشركة المذكورة ونظامها الأساسي المرافق لهذا المرسوم، وعليهم الالتزام بأحكام قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة، وسائر القوانين الأخرى النافذة.

مادة (٣)

لا يمنح هذا الترخيص للشركة المذكورة أي احتكار أو امتياز ولا تترتب عليه أية مسؤولية على الحكومة.

مادة (٤)

يلغى المرسوم رقم (٣٤٦) لسنة ٢٠٠٤ المشار إليه.

مادة (٥)

على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم، وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
صباح الأحمد الجابر الصباح  
وزير التجارة والصناعة

صدر بقصر بيان في : ٢٤ شوال ١٤٢٥ هـ  
الموافق : ٦ ديسمبر ٢٠٠٤ م

Decree No. (308) of Year 2004  
Concerning Shifting The Supervision On  
Kuwait Airways Corporation

مرسوم رقم ٣٠٨ لسنة ٢٠٠٤  
بنقل الإشراف على مؤسسة الخطوط  
الجوية الكويتية

Following perusal of:

- Law No. (21) of year 1965 concerning the Articles of Association of Kuwait Airways Corporation issued by Decree-Law No. (116) of year 1992AD.,
- The Decree issued on 12th August 1986 concerning the Jurisdictions of the Ministry of Communications,
- The Decree No. (108) of year 1990 concerning Adding Some Jurisdictions To The Minister of Communications,
- The Decree No. (145) of year 2003 concerning Setting Up the Ministry, and
- Pursuant to the proposal of the Prime Minister,
- And after the approval of the Council of Ministers

We have decreed as follows:

Article (1)

The supervision on Kuwait Airways Corporation shall be shifted to the Minister of Communications, who would be entrusted directly with the jurisdictions determined for the Minister of Finance as stipulated in the said Law No. (21) of year 1965.

Article (2)

The Prime Minister and Ministers shall, each within his respective jurisdiction, execute this Decree, which will become operational as of its issuance date, and must be published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 6th Ramadan 1425AH.  
Corresponding to: 20th October 2004AD

- بعد الاطلاع على الدستور .
- وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية المرسوم بالقانون رقم ١١٦ لسنة ١٩٩٢م ،
- وعلى المرسوم الصادر بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزارة المواصلات ،
- وعلى المرسوم رقم ١٠٨ لسنة ١٩٩٠ بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات ،
- وعلى المرسوم رقم ١٠٨ لسنة ١٩٩٠ بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات ،
- وعلى المرسوم رقم ١٤٥ لسنة ٢٠٠٣ بتشكيل الوزارة ،
- وبناء على عرض رئيس مجلس الوزراء ،
- وبعد موافقة مجلس الوزراء ،
- رسمنا بالآتي :

مادة (١)

يُنقل إلى وزير المواصلات الإشراف على مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية، ويعهد إليه بمباشرة الاختصاصات المقررة لوزير المالية في القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ المشار إليه .

مادة (٢)

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ صدوره، وينشر في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
صباح الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر بيان في : ٦ رمضان ١٤٢٥ هـ  
الموافق : ٢٠ أكتوبر ٢٠٠٤ م

مرسوم رقم ٨٩ لسنة ٢٠٠٤

بالترخيص في تأسيس شركة مساهمة كويتية باسم شركة طيران الجزيرة  
شركة مساهمة كويتية عامة

- بعد الاطلاع على الدستور،
  - وعلى قانون الشركات التجارية الصادر بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ والقوانين المعدلة له،
  - وعلى عقد التأسيس والنظام الأساسي لشركة طيران الجزيرة (شركة مساهمة كويتية عامة)،
  - وبناء على عرض وزير التجارة والصناعة،
  - وبعد موافقة مجلس الوزراء،
- رسمنا بالآتي

مادة (١)

يرخص للسادة :-

أولاً:	شركة التجهيزات والمبادلات التجارية	طرف أول
ثانياً:	شركة الخليج الهندسية	طرف ثاني
ثالثاً:	الشركة الكويتية التطبيقية لشبكات المعلومات	طرف ثالث
رابعاً:	شركة المربع العقارية	طرف رابع
خامساً:	شركة عبدالعزيز وجاسم التجارية	طرف خامس
سادساً:	شركة بيت الاستثمار العالمي	طرف سادس
سابعاً:	شركة مشاريع بودي	طرف سابع
ثامناً:	الشركة المشتركة لمواد البناء	طرف ثامن
تاسعاً:	شركة الإمارة للتجارة والمقاولات	طرف تاسع
عاشراً:	شركة الناشر للطباعة	طرف عاشر
حادي عشر:	شركة كواكسل لاستشارات الكمبيوتر	طرف حادي عشر
ثاني عشر:	عادل محمد السميط	طرف ثاني عشر
ثالث عشر:	مشعل عبدالكريم عبدالله الأصقة	طرف ثالث عشر
رابع عشر:	يعقوب صالح الشرهان	طرف رابع عشر
خامس عشر:	صالح سليمان الهويدي	طرف خامس عشر
سادس عشر:	فضل عقاب الخطيب	طرف سادس عشر
سابع عشر:	بسمة جاسم مرزوق بودي	طرف سابع عشر
ثامن عشر:	محمد ناصر الفوزان	طرف ثامن عشر
تاسع عشر:	عدنان مساعد العجيل	طرف تاسع عشر
عشرون:	مصطفى جاسم بودي	طرف عشرون
حادي وعشرون:	فرح جاسم مرزوق بودي	طرف حادي وعشرون
ثاني وعشرون:	عدنان صالح يعقوب الشرهان	طرف ثاني وعشرون

طرف ثالث وعشرون	يوسف أحمد الجلاهمة	ثالث وعشرون :
طرف رابع وعشرون	مؤسسة شعاع لمواد البناء	رابع وعشرون :
طرف خامس وعشرون	ناصر خليفة العسعوسي	خامس وعشرون :
طرف سادس وعشرون	زيد عقاب محمد الخطيب	سادس وعشرون :
طرف سابع وعشرون	جاسم مرزوق بودي	سابع وعشرون :
طرف ثامن وعشرون	منذر أحمد الجلاهمة	ثامن وعشرون :
طرف تاسع وعشرون	نورية يوسف صالح الحميضي	تاسع وعشرون :
طرف ثلاثون	محمد صالح يعقوب الشهران	ثلاثون :
طرف ثاني وثلاثون	أنور صالح يعقوب الشهران	ثاني وثلاثون :
طرف ثالث وثلاثون	غنيمة مصطفى جاسم بودي	ثالث وثلاثون :
طرف رابع وثلاثون	شيخة محمد ثنيان الغانم	رابع وثلاثون :
طرف خامس وثلاثون	مها جبر محمد الجلاهمة	خامس وثلاثون :
طرف سادس وثلاثون	أحمد مصطفى بودي	سادس وثلاثون :
طرف سابع وثلاثون	طارق أحمد الجلاهمة	سابع وثلاثون :
طرف ثامن وثلاثون	عائشة مرزوق بودي	ثامن وثلاثون :
طرف تاسع وثلاثون	مساعد سليمان الهويدي	تاسع وثلاثون :
طرف أربعون	تهاني محمد عبدالله المطير	أربعون :
طرف حادي وأربعون	عبدالله ناصر خليفة العسعوسي	حادي وأربعون :
طرف ثاني وأربعون	هدى عبدالله الورع	ثاني وأربعون :
طرف ثالث وأربعون	فريد فوزان عبدالله السابج	ثالث وأربعون :
طرف رابع وأربعون	وفاء عبدالرحمن المشعان	رابع وأربعون :
طرف خامس وأربعون	مروان مرزوق بودي	خامس وأربعون :
طرف سابع وأربعون	عبدالله علي أحمد فيلكاوي	سادس وأربعون :
طرف سابع وأربعون	عبدالله علي أحمد فيلكاوي	سابع وأربعون :
طرف ثامن وأربعون	بدر أحمد علي القبندي	ثامن وأربعون :
طرف تاسع وأربعون	حمد راشد سعيد الراجحي	تاسع وأربعون :
طرف خمسون	نهار سعود نهار جديع	خمسون :
طرف حادي وخمسون	غادة صالح حمد العثمان	حادي وخمسون :
طرف ثاني وخمسون	شركة صافي الدولية للتجارة العامة	ثاني وخمسون :
طرف ثالث وخمسون	باسل خالد سليمان الجارالله	ثالث وخمسون :
طرف رابع وخمسون	بندر مفلح ضاحي الحواس	رابع وخمسون :
طرف خامس وخمسون	محمد علي داير العتيبي	خامس وخمسون :
طرف سادس وخمسون	صلاح سالم زايد المرطاء	سادس وخمسون :
طرف سابع وخمسون	وائل سليمان الهويدي	سابع وخمسون :
طرف ثامن وخمسون	عائشة يوسف أحمد الجلاهمة	ثامن وخمسون :
طرف تاسع وخمسون	مرزوق جاسم بودي	تاسع وخمسون :
طرف ستون	عبدالعزیز جاسم بودي	ستون :

في أن يؤسسوا في الكويت ، شركة مساهمة كويتية عامة باسم (شركة طيران الجزيرة) برأس مال مقداره ( / ١٠,٠٠٠,٠٠٠ د.ك) (عشرة ملايين دينار كويتي) .

مادة (٢)

على المؤسسين المشار إليهم في المادة السابقة الالتزام بأحكام عقد تأسيس الشركة المذكورة ونظامها الأساسي المرفقين لهذا المرسوم على الالتزام بأحكام قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له وسائر القوانين الأخرى النافذة .

مادة (٣)

لا يمنح هذا الترخيص للشركة المذكورة أي احتكار أو امتياز ولا تترتب عليه أية مسؤولية على الحكومة .

مادة (٤)

على وزير التجارة والصناعة تنفيذ هذا المرسوم ، وينشر في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
صباح الأحمد الجابر الصباح

وزير التجارة والصناعة

صدر بقصر بيان في : ٢٤ صفر ١٤٢٥ هـ  
الموافق : ١٤ أبريل ٢٠٠٤ م



**Decree No. (89) of Year 2004**  
**Concerning Licensing The Establishment of A Kuwaiti**  
**Shareholding Company Under The Name of**  
**Jazeera Aviation Co. - Kuwaiti Public Shareholding Co.**

Following perusal of:

- The Constitution,
- The Commercial Companies Law issued by Law No. (15) of year 1960, and its amending laws,
- The Memorandum of Incorporation and Articles of Association of the Jazeera Aviation Company (Kuwaiti public shareholding company), and
- Pursuant to the proposal of the Minister of Commerce & Industry,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

**Article (1)**

Its is licensed to Messrs.:

First:	Commercial Supplies & Exchange Company	1st Party
Second:	Gulf Engineering Co.	2nd Party
Third:	Kuwaiti applied company for information network	3rd Party
Fourth:	Al-Murabba Real Estate Company	4th Party
Fifth:	Abdel Aziz & Jassem Trading Company	5th Party
Sixth:	Global Investment House Co.	6th Party
Seventh:	Boodi Projects Co.	7th Party
Eighth:	United Building Materials Company	8th Party
Ninth:	Al-Emara Trading & Contracting Company	9th Party
Tenth:	Al Nasher Printing Company	10th Party
Eleventh:	Co Axcel Computer Consultancies	11th Party
Twelfth:	Adel Mohamed Al-Sumait	12th Party
Thirteenth:	Mash'al Abdel Kareem Abdullah Al-Asqa	13th Party
Fourteenth:	Yaqoub Saleh Al-Sharhan	14th Party
Fifteenth:	Saleh Suleiman Al-Huwaidi	15th Party
Sixteenth:	Fadhl Eqab Al-Khateeb	16th Party
Seventeenth:	Basma Jassem Marzouk Boodi	17th Party
Eighteenth:	Mohammed Naser Al-Fawzan	18th Party
Nineteenth:	Adnan Mussaed Al-Ujail	19th Party
Twentieth:	Moustafa Jassem Boodi	20th Party
Twenty First:	Farah Jassem Marzouk Boodi	21st Party
Twenty Second:	Adnan Saleh Yaqoub Al-Sharhan	22nd Party

Twenty Third:	Yousef Ahmed Al-Jalahma	23rd Party
Twenty Fourth:	Shua'a Building Materials Establishment	24th Party
Twenty Fifth:	Naser Khalifa Al-Assousi	25th Party
Twenty Sixth:	Zeid Eqab Mohammed Al-Khateeb	26th Party
Twenty Seventh:	Jassem Marzouk Boodi	27th Party
Twenty Eighth:	Monther Ahmed Al-Galahma	28th Party
Twenty Ninth:	Noriya Yousef Saleh Al-Humaizi	29th Party
Thirtieth:	Mohamed Saleh Yaqoub Al-Sharhan	30th Party
Thirty Second:	Anwar Saleh Yaqoub Al-Sharhan	32nd Party
Thirty Third:	Ghanima Moustafa Jassem Boodi	33rd Party
Thirty Fourth:	Sheikha Mohamed Thunaian Al-Ghanim	34th Party
Thirty Fifth:	Maha Gaber Mohammed Al-Galahma	35th Party
Thirty Sixth:	Ahmed Mustafa Boodi	36th Party
Thirty Seventh:	Tareq Ahmed Al-Galahma	37th Party
Thirty Eighth:	Aysha Marzouk Boodi	38th Party
Thirty Ninth:	Mussaed Suleiman Al-Huwaidi	39th Party
Fortieth:	Tahani Mohammed Abdullah Al-Mutair	40th Party
Forty First:	Abullah Naser Khalifa Al-Assousi	Fifty Fifth:
Forty Second:	Huda Abdullah Al-Warr'e	42th Party
Forty Third:	Fareed Fawzan Abdullah Al-Sabij	43th Party
Forty Fourth:	Wafa' Abdulrahman Al-Mesha'an	44th Party
Forty Fifth:	Marwan Marzouk Boodi	45th Party
Forty Sixth:	Abdullah Ali Ahmed Filkawi	46th Party
Forty Seventh:	Abdullah Ali Ahmed Filkawi	47th Party
Forty Eighth:	Bader Ahmed Ali Al-Qabandi	47th Party
Forty Ninth:	Hamad Rashed Saeed Al-Rajhi	49th Party
Fiftieth:	Nahar Suad Nahar Judai'	50th Party
Fifty First:	Ghada Saleh Hamad Al-Othman	51st Party
Fifty Second:	Safi International for General Trading	52nd Party
Fifty Second:	Basel Khalid Suleiman Al-Jarallah	53rd Party
Fifty Fourth:	Bandar Mefleh Thahi Al-Hawas	54th Party
Fifty Fifth:	Mohamed Ali Dayer Al-Utaibi	55th Party
Fifty Sixth:	Salah Salem Zayed Al-Marta'	56th Party
Fifty Seventh:	Wa'el Suleiman Al-Huwaidi	57th Party
Fifty Eighth:	Aysha Yousef Ahmed Al-Jalahma	58th Party
Fifty Ninth:	Marzouk Jassem Boodi	59th Party
Sixtieth:	Abdulaziz Jassem Boodi	60th Party

To establish a Kuwaiti public shareholding company under the name of (Jazeera Aviation Company) with a capital amounting to KD. 10,000,000/- (Ten Million Kuwaiti Dinars).

Article (2)

The founders mentioned in the previous article undertake to abide by the provisions of the Memorandum of Incorporation and the Articles of Association of the said company, which are attached to this Decree. They must also abide by the provisions of the Commercial Companies Law and its amending laws, as well as all the other applicable laws.

Article (3)

This license does not grant the said company any monopoly or privilege, nor would it result in any responsibility on the part of the Government.

Article (4)

The Minister of Commerce & Industry must execute this Decree, which must be published in the Official Gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber Al-Sabah

Minister of Commerce Industry

Issued at in Bayan Palace on: 24th Safar 1425AH.  
Corresponding to: 14th April 2004AD.

Decree No. (312) of Year 2005  
Concerning The Establishment of The  
Aviation Technology College

Following perusal of:

- The Constitution,
- Law No. (34) of year 2000 concerning the Establishment of Private Universities,
- The Resolution of the Council of Ministers No. (1106) of year 2000 concerning the Issuance of the Executive Bylaw of the Law of Establishing Private Universities, and
- Pursuant to the proposal of the Minister of Higher Education,
- And after the approval of the Council of Ministers,

We Have Decreed As Follows:

Article (1)

Al-Hayat College for Educational Services Company (Kuwaiti Shareholding Company - Closed) has been licensed to establish a college under the name of (Technology College of Aviation). Such college shall have an artificial independent personality, manage its money by itself through the Board of Trustees, and shall be represented before the judiciary and third parties by its President. The fiscal year of the college shall begin on 1st September and concludes at the end of August each year.

Article (2)

The college shall endeavor to flourish the intellectual and applied movement and training in the Kuwaiti society, and to meet the needs of the vocational labor market in the scientific and technological fields. It shall also participate in developing the community and solving its problems through scientific research and through preparing and developing the human resources, providing scientific consultation, and fostering vocational and technical institutes.

مرسوم رقم ٣١٢ لسنة ٢٠٠٥  
بالترخيص بإنشاء كلية تكنولوجيا  
الطيران

- بعد الاطلاع على الدستور،
  - وعلى قانون رقم ٣٤ لسنة ٢٠٠٠ بإنشاء الجامعات الخاصة،
  - وعلى قرار مجلس الوزراء رقم (١١٠٦) لسنة ٢٠٠٠ باصدار اللائحة التنفيذية لقانون انشاء الجامعات الخاصة،
  - وبناء على عرض وزير التعليم العالي،
  - وبعد موافقة مجلس الوزراء،
- رسمنا بالآتي

مادة (١)

يرخص لشركة كلية الحياة للخدمات التعليمية (شركة مساهمة كويتية مغلقة) بإنشاء كلية باسم كلية تكنولوجيا الطيران (Technology College of Aviation) ويكون لها شخصية اعتبارية مستقلة وتدير أموالها بنفسها عن طريق مجلس الأمناء، ويمثلها رئيسها أمام القضاء والغير، وتبدأ سنتها المالية من أول سبتمبر وتنتهي بنهاية أغسطس من كل سنة.

مادة (٢)

تعمل الكلية على إثراء الحركة الفكرية والتطبيقية والتدريب في المجتمع الكويتي وتلبية احتياجات سوق العمل المهني في المجالات العلمية والتكنولوجية، والمشاركة في تنمية المجتمع ومعالجة مشاكله عن طريق البحث العلمي وإعداد وتطوير العناصر البشرية وتقديم الاستشارات العلمية ورعاية الحاضنات المهنية والتقنية.

### Article (3)

The college shall be entitled to own movable and immovable funds, conclude contracts including sale, mortgage and loan contracts, accept and offer donations, grants and bequest, and execute all other legal actions not contradicting to its purposes.

### Article (4)

The college shall grant diplomas in aviation engineering and technology and the branches thereof, provided that the students must have passed the secondary school or its equivalent, and also satisfied the prerequisites of academic acceptance according to what is determined by the Private Universities Council.

### Article (5)

The college shall have a Board of Trustees consisting of not less than five experienced and specialized members who are interested in higher and applied education and training. The Minister of Higher Education shall issue a resolution appointing these members upon the recommendation of the Private Universities Council. The tenure of the Board of Trustees shall be four years which can be renewed.

### Article (6)

The Board of Trustees is the governing authority of the college which looks after its interests, develops its general policy, monitors the execution thereof, and supervises the academic and research work therein in addition to all other matters related to the activities and systems thereof according to the laws, regulations, and resolutions regulating its work. The Board of Trustees shall particularly:

- 1- Approve the internal systems and regulations required for the performance and management of work, and establishes the organizational structure and the Articles of Association thereto.

### مادة (٣)

للكلية الحق في تملك الأموال المنقولة وغير المنقولة وإبرام العقود بما في ذلك عقود البيع والرهن والاقتراض وقبول ومنح التبرعات والهبات والوصايا واجراء سائر التصرفات القانونية التي لا تتعارض مع أهدافها.

### مادة (٤)

تمنح الكلية دبلومات في هندسة وتكنولوجيا الطيران وفروعها، بشرط اجتياز الثانوية العامة أو ما يعادلها واجتياز متطلبات الاعتماد الأكاديمي وفقا لما يقرره مجلس الجامعات الخاصة.

### مادة (٥)

يكون للكلية مجلس أمناء مكون من عدد لا يقل عن خمس أعضاء من ذوي الخبرة والاختصاص من المهتمين بالتعليم العالي والتطبيقي والتدريب يصدر بتعيينهم قرار من وزير التعليم العالي بناء على توصية مجلس الجامعات الخاصة، ويكون التعيين في مجلس الأمناء لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد.

### مادة (٦)

مجلس الأمناء هو السلطة العليا في الكلية التي ترعى مصالحها، وتضع سياستها العامة وتراقب تنفيذها، وتتولى الاشراف على العمل الاكاديمي والبحثي فيها وكافة الأمور الأخرى المتعلقة بأنشطتها ونظمها، وذلك وفقا للقانون واللوائح والقرارات المنظمة لعملها، وللمجلس على وجه الخصوص ما يلي:

- ١ - اعتماد النظم واللوائح الداخلية لتسيير أعمال الكلية وإدارتها ووضع الهيكل التنظيمي والنظام الأساسي.

- 2- Determine the language of education in different specializations taught at the College.
- 3- Manage the College funds, determine and approve the annual budget thereto.
- 4- Choose the college president and other executives.
- 5- Accept the donations, grants, bequests, gifts, and endowments which do not conflict with the mission and goal of the college and after obtaining the approval of the Minister of Higher Education according to the criteria determined by the Council of Ministers.
- 6- Appoint external chartered auditors.

Article (7)

The sources of fund for the college shall consist of:

- 1- The capital allocated by the founders amounting to KD. 1,000,000 (One Million Kuwaiti Dinars only) fully owned by the founders.
- 2- The tuitions for registration, study, researches, consultations, and continuous education, bequests, grants, and endowments accepted by the Board of Trustees after the approval of the Minister of Higher Education according to the criteria determined by the Council of Ministers.
- 3- The returns on investing the financial surplus investment resulting from the college activity.
- 4- The returns of contribution in the businesses, companies, and technologies related to the college's outcomes and programs.

Article (8)

The college shall be subject to the supervision of the Private Universities Council and the Minister of Higher Education regarding the academic level, educational

- ٢ - تحديد لغة التعليم في التخصصات المختلفة التي تباشرها الكلية .
- ٣ - إدارة أموال الكلية مع تحديد واعتماد الميزانية السنوية للكلية .
- ٤ - اختيار رئيس الكلية والقياديين الآخرين فيها .
- ٥ - قبول التبرعات والهبات والوصايا والمنح والأوقاف بما لا يتعارض مع رسالة الكلية وأهدافها وبعد أخذ موافقة وزير التعليم العالي وفقا للمعايير التي يحددها مجلس الوزراء .
- ٦ - تعيين مراقبي حسابات خارجيين مرخصين .

مادة (٧)

تتكون موارد الكلية مما يلي :

- ١ - رأس المال المخصص من قبل المؤسسين ومقداره (1,000,000 د.ك) فقط مليون دينار كويتي لا غير مملوك بالكامل للمؤسسين .
- ٢ - رسوم القيد والدراسة والأبحاث والاستشارات والتعليم المستمر والوصايا والمنح والأوقاف التي يقبلها مجلس الأمناء بعد موافقة وزير التعليم العالي وفقا للمعايير التي يحددها مجلس الوزراء .
- ٣ - عوائد استثمار الفائض المالي الناتج عن نشاط الكلية .
- ٤ - عوائد المساهمة في محاضن الأعمال والشركات والتقنية المرتبطة بمخرجات الكلية وبرامجها .

مادة (٨)

تخضع الكلية لإشراف مجلس الجامعات الخاصة ووزير التعليم العالي في كل ما يتعلق

curriculum, as also the provisions of the Private Universities Law and its Executive Bylaw, as well as the provisions of this Decree.

The college shall present an annual report to the Private Universities Council containing details of its activities. The Council shall be entitled to delegate representatives to evaluate the performance of the college and present the results of such evaluation to the Minister of Higher Education.

#### Article (9)

The ministers shall, each within his jurisdiction, execute this Decree, which shall enter into force effective from its issuance date, and must be published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber Al-Sabah

Minister of Higher Education  
Dr. Rasheed Hamad Mohammed Al-Hamad

Issued at Bayan Palace on: 11th Thulqida 1426AH.  
Corresponding to: 13th December 2005AD.

بالمستوى الأكاديمي والمناهج التعليمية وسائر أحكام قانون الجامعات الخاصة ولائحته التنفيذية وأحكام هذا المرسوم .

وتقدم الكلية تقريراً سنوياً إلى مجلس الجامعات الخاصة متضمناً نشاطها، وللمجلس تفويض ممثلين عنه لتقييم أدائها ورفع نتائج التقييم إلى وزير التعليم العالي .

#### مادة (٩)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
صباح الأحمد الجابر الصباح

وزير التعليم العالي  
د . رشيد حمد محمد الحمد

صدر بقصر بيان في : ١١ ذو القعدة ١٤٢٦ هـ  
الموافق : ١٣ ديسمبر ٢٠٠٥ م

**قانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٨**  
**في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويت**  
**إلى شركة مساهمة**

- بعد الاطلاع الدستور ،
- وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ بإصدار قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٤ بشأن ديوان المحاسبة والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤ بشأن قانون المناقصات العامة والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٦ بشأن احتياطي الأجيال القادمة ،
- وعلى الأمر الأميري بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ بإصدار قانون التأمينات الاجتماعية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٩٨ بإلغاء النصوص المانعة من خضوع بعض الهيئات والمؤسسات العامة لرقابة ديوان المحاسبة أو لقانون المناقصات العامة ،
- وعلى القانون رقم ١٩ لسنة ٢٠٠٠ في شأن دعم العمالة الوطنية وتشجيعها للعمل في الجهات غير الحكومية والقوانين المعدلة له ،
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه :

مادة (١)

تتولى مؤسسات مستقلة استشارية متخصصة ذات خبرة عالمية ، لا تقل عن اثنتين ، يختارها مجلس الوزراء تقييم جميع الأصول المالية والمعنوية وجميع الخصوم لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والشركات التابعة لها ، وتنظم اللائحة التنفيذية لهذا القانون الإجراءات التي تلتزم تلك المؤسسات باتباعها في أعمالها ، على أن تنتهي من مهمتها في موعد يحدد في العقود المبرمة معها .  
ويعتمد التقييم من مجلس الوزراء بعد العرض على ديوان المحاسبة .  
ويكلف مجلس الوزراء جهة حكومية بتحويل المؤسسة إلى شركة مساهمة وفقاً لأحكام المادة الثالثة من هذا القانون .  
ويعلن مجلس الوزراء عن تأسيس الشركة نهائياً خلال موعد لا يجاوز السنتين من تاريخ العمل بهذا القانون .

مادة (٢)

لا يجوز خلال مدة السنتين المنصوص عليها في المادة السابقة السحب أو التنازل بأي وسيلة عن أي



امتياز أو حق مقرر للمؤسسة وتحتفظ الشركة بعد تأسيسها بهذه الحقوق والامتيازات ويكون لها وحدها حق التصرف فيها كما لا يجوز خلال المدة ذاتها منح امتياز أو حق لشركة منافسة يكون من شأنه أن يؤثر في امتيازات وأصول المؤسسة المادية والمعنوية .

#### مادة (٣)

تؤسس الحكومة شركة مساهمة كويتية باسم شركة الخطوط الجوية الكويتية (ش. م. ك) تؤول إليها جميع الأصول المادية والمعنوية وجميع الخصوم لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية بعد تقييمها واعتماد التقييم من مجلس الوزراء وفقاً لأحكام المادة الأولى ، وتحل محلها في تنفيذ أغراضها وفي جميع ما لها من حقوق وما عليها من التزامات .

ويتم تحديد رأس مال الشركة في ضوء نتائج التقييم ويتم تقسيمه إلى أسهم لتحديد السعر العادل للسهم . وتخصص أسهم الشركة وفقاً للمادة الرابعة من هذا القانون .

#### مادة (٤)

تخصص أسهم الشركة على النحو التالي :

أ - نسبة خمس وثلاثون في المائة (٣٥٪) تطرحها الجهة الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء للبيع بمزايدة علنية عامة بين شركات المساهمة المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأجنبية المتخصصة ويستثنى من ذلك شركات الطيران الكويتية القائمة في تاريخ طرح هذا المزاد حيث يمتنع عليها المشاركة بطريق مباشر أو غير مباشر في هذه المزايدة ، وترسي المزايدة على من يقدم أعلى سعر للسهم فوق قيمته الاسمية مضافاً إليه مصاريف التأسيس وعلاوة الإصدار - إن وجدت - .

ب - تخصص نسبة عشرون في المائة (٢٠٪) للجهات الحكومية التي يحددها مجلس الوزراء ويجوز للجهة الحكومية التخلي عن هذه النسبة أو جزء منها وذلك بطرحها للبيع بالمزاد العلني وفقاً لأحكام البند (أ) من هذه المادة .

ج - نسبة خمسة في المائة (٥٪) توزع بالتساوي يكتب بها العاملون الكويتيون المنقولون من المؤسسة إلى الشركة الراغبون في الكتتاب بالشروط التفضيلية التي يضعها مجلس الوزراء . ولا يجوز للعامل المكتتب بيع الأسهم التي اكتتب بها في إطار النسبة المحددة وفقاً لهذا البند قبل مضي ثلاث سنوات من تاريخ الاكتتاب ، وقبل سداد قيمة الأسهم بالكامل . وتطرح الأسهم التي لم يكتب بها من العاملين اكتتاب العام وفقاً لأحكام البند (د) من هذه المادة .

د - أربعون في المائة (٤٠٪) تطرح للاكتتاب العام للكويتيين تخصص لكل منهم بعدد ما اكتتب به ، فإن جاوز عدد الأسهم المكتتب بها عدد الأسهم المطروحة خصصت جميع المكتتبين ، المطروحة بالتساوي بين جميع المكتتبين ، أما إذا لم يغط الاكتتاب كامل الأسهم المطروحة فيطرح ما لم يكتب به بالمزاد العلني وفقاً لأحكام البند (أ) من هذه المادة .

وتؤول حصيلة بيع كافة الأسهم بنسبة خمسين في المائة (٥٠٪) إلى الاحتياطي العام للدولة ونسبة خمسين في المائة (٥٠٪) لاحتياطي الأجيال القادمة .

#### مادة (٥)

العاملون الكويتيون في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية الذين غبوا بالعمل في الشركة المنصوص عليها في المادة الثالثة هذا القانون يتم نقلهم إليها، وتلتزم الشركة بضمان المزايا لهم:

١ - ألا تقل مدة عقده مع الشركة عن خمس سنوات اعتباراً تاريخ التحويل ما لم يرغب في مدة أقل.

٢ - الحصول خلال هذه المدة على المرتب والمزايا النقدية والعينية التي كان يحصل عليها في المؤسسة كحد أدنى.

٣ - عدم المساس بالمرتب والمزايا النقدية والعينية التي يحصل عليها إذا ما رغبت الشركة في استخدامه بعد انقضاء الخمس سنوات المذكورة.

ويضع مجلس الوزراء القواعد والإجراءات التي تكفل الحصول على هذه المزايا ويقع باطلاً كل اتفاق يتم بين العامل والشركة بالمخالفة للبند (١، ٢، ٣) من هذه المادة ما لم يكن من شأن هذا الاتفاق أن يحقق للعامل مزايا أكبر.

٤ - زيادة الحقوق التأمينية المستحقة للعامل بما يعادل إضافة مدة مقدارها ثلاث سنوات، ولا تدخل هذه المدة في حساب مكافأة التقاعد المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة (٢٥) من قانون التأمينات الاجتماعية. وتحمل الخزنة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

٥ - حساب الحقوق التأمينية على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة أو على أساس متوسط مرتبه في الثلاث سنوات الأخيرة من الخدمة أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الاجتماعية أيهما أكبر.

#### مادة (٦)

١ - العاملون الكويتيون في المؤسسة الذين لا يرغبون في الانتقال الشركة عند تأسيسها ولا تنطبق عليهم شروط التقاعد تكفل لهم الدولة وظائف مناسبة في القطاع الحكومي مع وضع برامج تدريبية تؤهلهم للعمل الجديد، على ألا تقل رواتبهم ومزاياهم عما كانوا يتقاضونه بالمؤسسة.

٢ - العاملون الكويتيون في المؤسسة الذين لا يرغبون في الانتقال إلى الشركة عند تأسيسها أو في الانتقال إلى القطاع الحكومي ويستحقون المعاش التقاعدي، يتم منحهم كفاة نهاية خدمة تعادل المرتب الشامل عن ثلاث سنوات على أساس آخر مرتب كانوا يتقاضونه في المؤسسة.

٣ - تزداد الحقوق التأمينية للعامل الذي لا يرغب في الانتقال إلى الشركة أو إلى الحكومة بما يعادل إضافة مدة مقدارها خمس سنوات، أو ما يكمل المدة اللازمة لاستحقاق الحد الأقصى للمعاش التقاعدي أيهما أقل. وتحمل الخزنة العامة بالأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند.

#### مادة (٧)

مع عدم الإخلال بأحكام المادة التاسعة من القانون رقم: ١٩ لسنة ٢٠٠٠ المشار إليه والقرارات الصادرة تنفيذاً له، يحدد مجلس الوزراء الحد الأدنى لنسبة العمالة الكويتية في الشركة على ألا تقل عما

كانت عليه في المؤسسة في تاريخ العمل بهذا القانون، ويضع المجلس الشروط التفضيلية والإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا الالتزام.

ويصدر المجلس القرارات المناسبة التي تكفل أن تصل شركات الطيران الكويتية الأخرى إلى نسبة العمالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة خلال سبع سنوات من تاريخ العمل بهذا القانون. ويضع مجلس الوزراء القواعد التي تلتزم بموجبها الشركات العاملة في هذا المجال بتوفير التدريب اللازم للمواطنين الكويتيين للحفاظ على نسبة العاملين منهم في التخصصات النادرة والأعمال الفنية المتخصصة التي يحددها مجلس الوزراء.

#### مادة (٨)

يسمح لموظفي الشركات التابعة لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية في حالة رغبتهم في ترك الخدمة بالشركة خلال فترة التحويل بالاختيار بين المزايا المقررة لهم وفقاً للأنظمة المطبقة عليهم والمزايا الممنوحة لموظفي المؤسسة وفقاً للمواد السابقة.

#### مادة (٩)

يصدر مجلس الوزراء اللائحة التنفيذية لهذا القانون خلال تسعين (٩٠) يوماً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

#### مادة (١٠)

يلغي القانون رقم: ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية المشار إليه اعتباراً من تاريخ مباشرة شركة الخطوط الجوية الكويتية (ش. م. ك) لأعمالها بعد استيفاء إجراءات تأسيسها. وتستمر مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية في مباشرة أعمالها حتى ذلك التاريخ.

#### مادة (١١)

استثناء من أحكام القانون رقم: ٦٦ لسنة ١٩٩٨ المشار إليه تعفى المؤسسة من الرقابة المسبقة لديوان المحاسبة ومن أحكام قانون المناقصات العامة حتى تاريخ إتمام إجراءات تحويلها إلى شركة مساهمة أو حتى ٣١/١٢/٢٠٠٩ - أيهما أقرب - على أن يقوم مجلس الإدارة بتشكيل لجنة للمناقصات يضع لها الشروط والإجراءات اللازمة لطرح أي مناقصة وكيفية إقرارها ومتابعة إجراءاتها.

#### مادة (١٢)

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون.

أمير الكويت

صباح الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ محرم ١٤٢٩هـ

الموافق: ٢٩ يناير ٢٠٠٨م

## المذكورة الإيضاحية

### للقانون رقم: (٦) لسنة ٢٠٠٨ في شأن تحويل

### مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة

إن التطور الذي شهدته دولة الكويت بعد نيلها الاستقلال في أوائل الستينات، قد استلزم امتلاك الدولة للخطوط الجوية الكويتية التي كانت وقتذاك شركة مساهمة، وذلك بقصد النهوض بقطاع النقل الجوي وتطويره لأهميته وحيويته لاقتصاديات الدولة وتوافقاً مع موقع الكويت الجغرافي المتميز، ولهذا تم تحويلها إلى مؤسسة عامة ذات ميزانية مستقلة مع الحرص على احتفاظها بالأسلوب التجاري في ممارسة نشاطها نظراً لما يكفله هذا الأسلوب من المرونة اللازمة لتحقيق أهدافها وأغراضها.

وتحقيقاً لهذا الغرض صدر القانون رقم: ٢١ لسنة ١٩٦٥ في شأن نظام مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية وتعديلاتها والذي تضمن من بين أمور أخرى النص على التزام الحكومة بتغطية خسائر المؤسسة إن وجدت.

وفي ضوء تطور العمل في مجال النقل الجوي وتزايد المنافسة الإقليمية من جهة، ونظراً لاستكمال المؤسسة لكافة تجهيزاتها واحتياجاتها الفنية والإدارية من جهة أخرى، فضلاً عن تغيير أهداف السياسة الاقتصادية خلال المرحلة الحالية والتوجه نحو تحرير النشاط الاقتصادي وتشجيع إسهام القطاع الخاص في تحقيق التنمية الاقتصادية، من ثم أصبحت الحاجة ماسة إلى إعادة النظر في النظام القانوني للمؤسسة بما يتلاءم مع المتطلبات التي أفرزتها التطورات والأهداف المذكورة، وهو الأمر الذي اقتضى التفكير في تحويل المؤسسة إلى شركة مساهمة عامة بما يمنحها المرونة الكافية في الإدارة والتشغيل استهدافاً للتطوير وتحقيق الأرباح من ناحية ويحرر الميزانية العامة من الأعباء المالية الضخمة الناتجة عن الحماية التي تضيفها على المؤسسة من ناحية أخرى، مع العمل على توفير كافة الضمانات للحفاظ على المال العام وعلى حقوق العاملين بالمؤسسة خلال مرحلة التحويل.

وتحقيقاً لهذا الغرض، فقد أعد القانون المرفق في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة.

ونصت المادة الأولى على أن تتولى عملية تقييم جميع أصول المؤسسة ومؤسسات استشارية مستقلة متخصصة ذات خبرة عالمية في هذا المجال، يختارها مجلس الوزراء على أن تنظم اللائحة التنفيذية لهذا القانون الإجراءات والأسس التي تلتزم باتباعها في أعمالها على أن تنتهي من مهمتها خلال موعد يحدد في العقود المبرمة معها.

وتتحمل الخزنة العامة الأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند، بالإضافة إلى حساب المعاش التقاعدي على أساس آخر مرتب تقاضاه العامل من المؤسسة أو على أساس متوسط مرتبه في

الثلاث سنوات الأخيرة من الخدمة أو على الأساس المنصوص عليه في قانون التأمينات الاجتماعية، أيهما أكبر .

كما قضت المادة السادسة بأن العاملين الكويتيين بالمؤسسة، الذين لا يرغبون في الانتقال إلى الشركة، تكفل لهم الدولة وظائف مناسبة في القطاع الحكومي مع وضع برامج تدريبية بالمؤسسة، ومن لا يرغب في الانتقال ويستحق معاشات تقاعدياً يتم منحه مكافأة نهاية خدمة تعادل الراتب الشامل عن ثلاث سنوات على أساس آخر مرتب كان يتقاضاه في المؤسسة .

كما كفلت زيادة الحقوق التأمينية للعامل الذي لا يرغب في الانتقال إلى الشركة أو الحكومة بما يعادل إضافة مدة مقدارها خمس سنوات، أو ما يكمل المدة اللازمة لاستحقاق الحد الأقصى للمعاش التقاعدي، أيهما أقل، وتحمل الخزنة العامة الأعباء المالية المترتبة على تطبيق أحكام هذا البند .

أما المادة السابعة من القانون فقضت أنه مع عدم الإخلال بالمادة التاسعة من القانون رقم : ١٩ لسنة ٢٠٠٠ بشأن دعم العمالة الوطنية، يحدد مجلس الوزراء الحد الأدنى لنسبة العمالة الكويتية في الشركة على ألا تقل عما كانت عليه في المؤسسة، كما يضع المجلس الشروط التفضيلية والإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا الالتزام، ونصت أيضاً على التزام شركات الطيران الأخرى المرخص لها سابقاً بالخضوع لذات النسبة .

ونصت المادة الثامنة على مد المزايا المقررة للعاملين بالمؤسسة، إلى العاملين بالشركات التابعة للمؤسسة وبذات الشروط .

وأناطت المادة التاسعة بمجلس الوزراء إصدار اللائحة التنفيذية للقانون خلال تسعين يوماً من تاريخ نشره كما قضت المادة العاشرة من القانون بإلغاء القانون رقم : ٢١ لسنة ١٩٦٥ اعتباراً من تاريخ مباشرة الشركة أعمالها بعد استيفاء إجراءات تأسيسها على أن تستمر المؤسسة في مباشرة أعمالها حتى ذلك التاريخ .

ونصت المادة الحادية عشر على أن تمنح المؤسسة في مرحلة التقييم صلاحيات العمل دون رقابة سابقة من أجهزة الرقابة المركزية وهي ديوان المحاسبة واللجنة المركزية للمناقصات، وإلى أن تنتهي إجراءات تحويلها إلى شركة أو حتى تاريخ ٣١/١٢/٢٠٠٩، أيهما أقرب، على أن يقوم مجلس الإدارة بتشكيل لجنة للمناقصات يضع لها الشروط والإجراءات اللازمة لطرح أي مناقصات وكيفية إقرارها ومتابعة إجراءاتها .

ويعتمد التقييم من مجلس الوزراء بعد مراجعة ديوان المحاسبة، ويكلف المجلس جهة حكومية بتحويل المؤسسة إلى شركة على أن يعلن عن تأسيس الشركة نهائياً خلال سنتين من تاريخ العمل بهذا القانون .

وضمنت المادة الثانية حقوق المؤسسة ومن ثم الشركة الجديدة، فمنعت السحب والتنازل عن أي امتياز أو حق مقرر للمؤسسة أو لشركاتها مثل الخطوط أو الخدمات الممنوحة لها، ونصت على على

تؤول هذه الامتيازات إلى الشركة الجديدة بعد تأسيسها ويكون لها وحدها حق التصرف فيها ويراعى ألا يؤدي ذلك إلى احتكار الشركة للخدمات الأرضية، كما منع منح مثل هذه الحقوق لشركات منافسة وذلك بأي وسيلة سواء بالبيع أو التأجير أو التشغيل باسم الشركة أو غير ذلك من الوسائل .

وقد تضمن القانون في مادته الثالثة تأسيس شركة مساهمة كويتية باسم شركة الخطوط الجوية الكويتية (ش.م.ك) تؤول إليها أصول وخصوم المؤسسة وتحل محلها في تنفيذ أغراضها وفي مالها من حقوق وما عليها من التزامات، ومن المعلوم أن هذه الحقوق تشمل ما هو مملوك للمؤسسة ذاتها أو ما يتبعها من شركات مملوكة لها ملكية كاملة أو جزئية .

ويحدد رأسمال الشركة في ضوء نتائج التقييم ويتم تقسيمه إلى أسهم لتحديد السعر العادل للسهم .

ونظم القانون في مادته الرابعة عناصر تأسيس الشركة، ونسب توزيع أسهمها بين الفئات التالية:

الفئة الأولى نسبة ٣٥٪ تطرح بمزايدة علنية بين الشركات المساهمة الوطنية والأجنبية المتخصصة مع استبعاد شركات الطيران الكويتية القائمة من المشاركة في المزايدة، والفئة الثانية نسبة ٢٠٪ للجهات الحكومية، والفئة الثالثة خاصة بالعاملين بالمؤسسة المنقولين إلى الشركة، ولهم نسبة ٥٪ توزع بالتساوي بينهم، وتمنح لهم بضوابط وشروط تفضيلية مثل تحديد نسبة مخفضة للسهم أو مرونة في السداد، والفئة الرابعة وهي ٤٠٪ تطرح للاكتتاب العام للكويتيين .

ونصت أيضاً على أن تؤول حصيلة بيع كافة الأسهم بنسبة ٥٠٪ للاحتياطي العام للدولة ونسبة ٥٠٪ لحساب احتياطي الأجيال القادمة .

كما نظمت المادة الخامسة نقل العاملين الكويتيين بالمؤسسة الراغبين بالعمل في الشركة، بتعاقد لا تقل مدته عن خمس سنوات، ما لم يرغب العامل في مدة أقل، وضمنان الدولة لكافة الحقوق المكتسبة للعمال الكويتية سواء المرتبات والمزايا التقديرية والعينية خلال فترة عمل العامل في الشركة أو الحقوق التأمينية عند تركه للعمل في الشركة، على أن يضع مجلس الوزراء القواعد والإجراءات التي تكفل حصوله على هذه المزايا على الأقل والتي قد تزيد في ضوء اتفاق العامل مع الشركة على الحصول على مزايا أكبر .

كما كفلت زيادة الحقوق التأمينية للعامل بما يعادل إضافة مدة مقارنها ثلاث سنوات، ولا تدخل هذه المدة في حساب مكافأة التقاعد المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة (٢٥) من قانون التأمينات الاجتماعية .

Agreement of Exchanging Tax and  
Tariffs Exemption on Activities and  
Equipment of The Arabian Air Carriage  
Corporations

اتفاقية لتبادل الاعضاء من الضرائب  
والرسوم على نشاطات ومعدات  
مؤسسات النقل الجوي العربية

Introduction:

The contracting Governments of the Arab States, desiring to realize cooperation and coordination between them in the field of air- transport and its development, aspiring to achieve higher national goals, seeking to facilitate the business of Arab air carriage corporations and their staff, preventing double taxation, removing the complexities and difficulties which face such corporations and relieving their financial burdens, and organizing the tax treatment among them, and for the necessity of establishing controls to benefit from such exemptions, hence they have agreed on the following:

Article (1)

Definitions:

The following phrases in this Agreement shall have the meanings appearing opposite to them:

A - Air Carriage Corporations

Corporations appointed by the contracting parties by virtue of the Air Agreements or similar agreements, but not including the general agents.

B - Air Carriage Activities

Transporting individuals, luggage, animals, cargo and mail by the corporations mentioned in Para (A) above, investing the aircraft including selling air-tickets or any other similar documents for the purpose of air-transport, as well as practicing services complementing the said activity and agency works carried out between air carriers of contracting States.

المقدمة :

إن حكومات الدول العربية المتعاقدة رغبة منها في تحقيق التعاون والتنسيق فيما بينها في مضممار النقل الجوي وتنميته، وانطلاقاً من الأهداف القومية العليا، وسعيًا لتسهيل اعمال مؤسسات النقل الجوي العربية والعاملين لديها ومنعاً لازدواج الضرائب وإزالة التعقيدات والصعوبات التي تواجهها هذه المؤسسات ولتخفيف اعبائها المالية وتنظيم أسلوب التعامل الضريبي فيما بينها ولضرورة وضع ضوابط للاستفادة من هذه الاعفاءات اتفقت على ما يلي :

مادة (١)

التعاريف

يقصد بالعبارات التالية في هذه الاتفاقية المعاني المبينة ازاءها :-

أ - مؤسسات النقل الجوي .

المؤسسات المعينة من قبل الأطراف المتعاقدة بموجب الاتفاقيات الجوية أو ما يقوم مقامها ولا يشمل ذلك الوكلاء العامين .

ب - نشاطات النقل الجوي :

نقل الأشخاص والأمتعة والحيوانات والبضائع والبريد من قبل المؤسسات المذكورة في الفقرة (أ) أعلاه، واستثمار الطائرات بما في ذلك بيع التذاكر أو أية وثائق أخرى مماثلة لغرض النقل الجوي وكذلك الخدمات المتممة للنشاط المذكور وأعمال الوكالة التي تتم فيما بين مؤسسات النقل الجوي للدول المتعاقدة .

### C - Air Carriage

Any transport via aircraft by the Air Carriage Corporations

#### Article (2)

##### Exemptions:

A- Each contracting party shall exempt the air carriage corporation and its activities of the other contracting party from all governmental and domestic taxes, tariffs and fees. This shall not apply to landing, harboring and transit tariffs.

B- Each of the contracting parties shall exempt staff working in air carriage corporations from the nationals of the other party from all taxes resulting from their income from salaries, allocations, wages, awards and bonuses, which they obtain in return for their formal work at the air carriage corporation and who are subject to the applicable laws in their homelands.

C- The exemption shall apply to supplies, equipment and means of advertisement and media pertaining to the air carriage corporations as outlined in Tables (A and B).

For Table (B) the following are conditional:

1- The import of material must not be for the purpose of sale.

2- These materials shall be for the purpose of the advertisement of the air carriage corporation concerned and shall only be used for that purpose.

3- All promotional material shall bear a logo with the name of the designated air carriage corporation and of a value common in advertisement.

D- Reserve supplies and foodstuff, spare parts, fuel and lubricating oils stored onboard the aircraft of contracting States

### ج - النقل الجوي :

أي نقل بطائرة تستخدم من قبل مؤسسات النقل الجوي .

#### مادة (٢)

##### الاعفاءات

أ - يعفى كل من الأطراف المتعاقدة مؤسسات النقل الجوي وأنشطتها التابعة للطرف المتعاقد الآخر من جميع الضرائب والرسوم والاداءات الحكومية والمحلية ولا ينطبق ذلك على رسوم الهبوط والايواء والعبور .

ب - يعفى كل من الأطراف المتعاقدة العاملين في مؤسسات النقل الجوي من مواطني الطرف الآخر من جميع الضرائب المترتبة على مدخولاتهم من الرواتب والمخصصات والأجور والمنح والمكافآت التي يحصلون عليها لقاء عملهم الرسمي في مؤسسة النقل الجوي ويخضعون للقوانين المرعية في أقطارهم .

ج - يسري الاعفاء على التجهيزات والمعدات ووسائل الدعاية والاعلام العائد لمؤسسات النقل الجوي المبينة الجدولين (أ و ب) .

ويشترط في الجدول (ب) ما يلي :

١ - أن لا يكون استيراد المواد بقصد البيع .

٢ - أن تكون هذه المواد بقصد النشاط الاعلاني للمؤسسة المعنية وأن تستعمل لهذا الغرض فقط .

٣ - أن تحمل جميع المواد الاعلامية علامة باسم المؤسسة المعنية ، وأن تكون قيمة مفردات المواد مألوفة للدعاية .

د - تعفى من الضرائب والرسوم ، المؤن والأطعمة الاحتياطية وقطع الغيار والوقود والزيوت وزيوت التشحيم المخزونة على



or with which the land in airports, shall be exempted from taxes and fees.

E- Each contracting party shall exempt the air carriage corporation of the other party and the staff thereof from the nationals of the other party from social insurance subscriptions and contributions and they shall be subject to the laws of their countries.

#### Article (3)

Violations:

Every air carriage corporation affiliated with a contracting party, which violates the provisions determined in the Arab boycott, shall be obliged to present a clarification to the office of boycott within a maximum period of one month as of the date of the violation or the date of being reported to the office of boycott. The air carriage corporation affiliated with one of the contracting states, which is in violation of the provisions of the decisions of the boycott, shall not benefit from the benefits of the present agreement, building on a recommendation from the office of boycott as of the date of the violation.

#### Article (4)

Settlement of Disputes:

If any dispute occurred between two or more contracting parties over the interpretation or implementation of the present agreement, such parties shall settle their disputes by means of direct negotiations. If such negotiations failed to find a solution during 60 days as of the date of the dispute, any of the parties concerned shall refer the dispute to the Socio-Economic Council of the League of Arab States, where the dispute shall be awarded a decision issued by two thirds of the signatories to the present agreement and such a decision shall be binding to the parties concerned.

#### Article (5)

Amending the Agreement:

The present agreement may be amended

الطائرات التابعة للدول المتعاقدة أو التي تنزل بها في المطارات .

هـ - يعفى كل من الأطراف المتعاقدة مؤسسة النقل الجوي للطرف الآخر والعاملين فيها من مواطني ذلك الطرف من اشتراكات ومساهمات التأمينات الاجتماعية، ويخضعون لقوانين أقطارهم .

#### مادة (٣)

المخالفات

كل مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة تخالف أحكام مقررات المقاطعة العربية تلتزم بتقدير ايضاح لمكتب المقاطعة خلال مدة أقصاها شهر من تاريخ المخالفة أو تاريخ تبليغها من مكتب المقاطعة، ولا تستفيد مؤسسة النقل الجوي التابعة لإحدى الدول المتعاقدة التي تخالف أحكام قرارات المقاطعة العربية من مزايا هذه الاتفاقية بتوصية من مكتب المقاطعة العربية اعتبارا من تاريخ المخالفة .

#### مادة (٤)

تسوية الخلافات

إذا نشأ أي خلاف بين طرفين متعاقدين أو أكثر تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعليهم تسوية الخلاف على طريق المفاوضات المباشرة، فإذا لم تفلح المفاوضات في الحل على مدى ستين يوما من بدء الخلاف فعلى أي من الأطراف المعنية رفع الخلاف إلى المجلس الاقتصادي الاجتماعي لجميع الدول العربية الذي يفصل فيه بقرار يصدر عن ثلثي الأعضاء الموقعين على هذه الاتفاقية ويكون هذا القرار ملزما للأطراف المعنية .

#### مادة (٥)

تعديل الاتفاقية

يجوز تعديل هذه الاتفاقية بموافقة ثلثي

upon the approval of two thirds of the acceding members. The amendment shall only be valid after one month of the date of depositing ratification documents of four Arab States at the General Secretariat of the League of Arab States.

#### Article (6)

Ratifications and withdrawal:

- A- The present agreement will be prepared for ratification by any Arab State and ratification shall be carried out according to the internal regulations of each Arab State. Ratification documents shall be deposited with the General Secretariat of the League of Arab States and shall enter into force after the passage of Thirty days from the date the Fourth State deposits its documents of ratifying same.
- B- After entering into force, the present agreement shall be ready for the accession by the rest of the Arab States by means of a notification sent to the General Secretariat of the League of Arab States. Such accession shall be effective on the 30th day of receiving the aforesaid notification by the General Secretariat, which must notify member States of such accession.
- C- Every contracting party has the right to notify the General Secretariat of the League of Arab States with its desire to withdraw from the present agreement after the passage of a period not less than One year from the date of its enforceability. Withdrawal shall only be effective after the elapse of One year from the date of the notification. The General Secretariat of the League of Arab States shall notify contracting parties of each notification of withdrawal.

#### Article (7)

General Provisions:

Representatives of the contracting

الاعضاء المنضمين إليها ولا ينفذ التعديل إلا بعد شهر من تاريخ ايداع وثائق التصديق لأربعة دول عربيا لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .

#### مادة (٦)

التصديقات والانسحاب

- أ - تعد هذه الاتفاقية للتوقيع عليها من أية دولة عربية ويتم التصديق عليها طبقا للنظم الداخلية في كل منها، وتودع الوثائق لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وتصبح سارية المفعول فور انقضاء ثلاثين يوما من تاريخ ايداع الدولة الرابعة وثائق تصديقها عليها .
- ب - تكون هذه الاتفاقية بعد ان تصبح نافذة المفعول معدة لانضمام باقي الدول العربية عن طريق اخطار يرسل إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ويرتب هذا الانضمام أثره في اليوم الثلاثين لاستلام الأمانة العامة لهذا الاخطار وعليها ان تخطر الدول الاعضاء علما بهذا الانضمام .
- ج - لكل طرف متعاقد الحق في اخطار الأمانة العامة لجامعة الدول العربية برغبته في الانسحاب من هذه الاتفاقية بعد مضي مدة لا تقل عن سنة من تاريخ نفاذها في حقه ولا يصبح الانسحاب نافذ المفعول إلا بعد سنة من تاريخ وصول الاخطار وعلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ابلاغ الأطراف المتعاقدة بكل اخطار بالرغبة في الانسحاب .

#### مادة (٧)

أحكام عامة

يجتمع ممثلو الدول المتعاقدة دوريا ضمن مدة

parties shall convene periodically within a maximum period of One year with the aim to facilitate the implementation of the provisions of the present agreement, considering problems and obstacles facing its implementation and finding ways capable of overcoming such problems and obstacles for the sake of exchanging tax and customs exemptions.

#### Article (8)

The present agreement does not conflict with existing bilateral agreements between member states in this field nor does prevent their conclusion.

#### Article (9)

The provisions of the present agreement shall be applicable to contracting States on all previous outstanding taxes and fees.

- In witness whereof, the duly authorized representatives, whose names are appearing at the end of this Agreement, have signed this Agreement on behalf of their respective governments.

- Executed on day of month of year AH.

- Corresponding to of month of year AD.

In one official copy in Arabic language to be kept in the archives of the General Secretariat of the League of Arab States. Certified true copies of the original of this Agreement shall be forwarded to all Arab States members.

#### Equipment Table:

Table (A): Furniture, equipment and offices of air carriage corporations shall be determined in advance:

- 1- Office furniture and equipment (to be determined in advance).
- 2- Domestic furniture for staff, to be determined in advance (not exceeding three staff members).
- 3- Miscellaneous furniture cards, air tickets and shipping documents.

حدها الأقصى سنة بهدف تسهيل تنفيذ أحكام الاتفاقية ودراسة المشاكل والعقبات التي تواجه تطبيقها وإيجاد السبل الكفيلة لتجاوزها في سبيل تطوير تبادل الاعفاء الضريبي والجمركي .

#### مادة (٨)

لا يتعارض هذا الاتفاق مع الاتفاقات الثنائية القائمة فيما بين الدول الاعضاء في هذا المجال ولا يحول دون عقدها .

#### مادة (٩)

تسري أحكام هذه الاتفاقية بين الدول المتعاقدة على كافة الضرائب والرسوم السابقة المعلقة .

- واثباتا لما تقدم وقع المندوبون المفوضون المبينة أسماؤهم بعد هذه الاتفاقية نيابة عن حكوماتهم .

- حرر في اليوم من شهر

سنة هجرية

- الموافق من شهر سنة

ميلادية

من نسخة واحدة رسمية باللغة العربية تحفظ بمحفوظات الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وترسل صوراً معتمدة مطابقة للأصل من هذه الاتفاقية إلى كل من الدول العربية الاعضاء .

#### جدول المعدات

جدول أ - أثاث ومعدات مؤسسات النقل الجوي ومكاتبها يتم تحديدها مسبقاً :

١ - أثاث ومعدات المكاتب (يتم تحديدها مسبقاً) .

٢ - أثاث تجهيزات منزلية للموظفين تحدد مسبقاً (بما لا يتجاوز ثلاثة موظفين) .

٣ - بطاقات العفش المتنوعة وتذاكر السفر ومستندات الشحن .

The Amiri Decree endorsing Law No. (31/1987) on regulating the Air Transportation in Kuwait Market

ponpersuing:

The Amiri Decree issued on 27 Shawwal 1409 AH, 3 July 1986 AD,

And Article (20) of the Constitution,

And Law No. (32/1964) regulating commercial activities licences,

And Law No. (20/1985) in respect of Kuwait adherence to Warsaw Convention for the unification of some of the International Air Transport Rules and Amending Protocol thereof the year 1955 AD,

And on presentation of the Minister of State for Services Affairs,

And after agreement of the Council of the Ministers,

we have issued the following law:

Article (1)

For the implementation of the provisions of this Law, the following expressions shall mean as stated in front of each of them:

1. Minister:

The Minister of State for Services Affairs.

2. Air Transport Market:

All activities in Kuwait related to the sale of Air Transportation tickets, acceptance and issuance of Airways Bills, marketing of private flights, activity of despatching small parcels, express letters by air and organizing of inclusive tours.

3. Market bodies:

All Airlines who operate air services to and from Kuwait International Airport or represented in Kuwait by General Sales

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

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ الموافق ٣ من يوليو ١٩٨٦

وعلى المادة (٢٠) من الدستور .

وعلى القانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٦٤ في شأن

تنظيم تراخيص المحلات التجارية .

وعلى القانون رقم (٢٠) لسنة ١٩٨٥ بالموافقة

على انضمام الكويت إلى معاهدة وارسو لتوحيد

بعض قواعد النقل الجوي الدولي بروتوكول

تعديلها لعام ١٩٥٥ م .

وبناء على عرض وزير الدولة لشؤون

الخدمات .

وبعد موافقة مجلس الوزراء .

أصدرنا القانون الآتي نصه :

مادة (١)

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

١ - الوزير : وزير الدولة لشؤون الخدمات .

٢ - سوق النقل الجوي :

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

٣ - أشخاص السوق :

جميع شركات الطيران التي تسيّر رحلات من وإلى مطار الكويت الدولي أو الممثلة في الكويت بوكلاء مبيعات عامين ووكلاء شركات الطيران

Agents, approved airlines general Agents in Kuwait Tourism and Travel offices dealing with air transport of small parcels and express letters.

#### 4. Inclusive Tours:

Groups flights which prices include air transportation, hotel accommodation, meals and sightseeing tours in the visited cities.

#### 5. International Convention:

The Convention which pertains to the unification of some air transport rules which is known as the 1929 Warsaw treaty and the amending and supplementary protocols, thereto:

- 1955 The Hague Protocol,
- 1961 Jawada Lakhara Protocol,
- 1975 Montreal Protocols No. 1 and 2
- Any other Protocols pertinent to this

Convention to which the State of Kuwait may become party.

#### Article (2)

No one shall practice any activity in the air transportation market, unless under a licence issued by the Ministry of Commerce and Industry. Passengers transportation and air freight activities shall not be combined under one licence or in one place. The approval of the Ministry of Information and The Directorate General of Civil Aviation to run such activities essential for the issuance of this licence, renewal or amending it.

#### Article (3)

All airlines General Agents, or General Sales Agents shall provide the Directorate General of Civil Aviation with copies of the contracts concluded showing their agency

المعتمدين في الكويت ومكاتب السياحة والسفر وشركات ومكاتب نقل الطرود الصغيرة والرسائل السريعة .

#### ٤ - الرحلات الشاملة :

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

#### ٥ - المعاهدات الدولية :

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

- بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ .
- بروتوكول جوادا لآخار لعام ١٩٦١ .
- بروتوكولي مونتريال رقمي (١)، (٢) لعام ١٩٧٥ .

- وأي بروتوكولات أخرى خاصة بهذه المعاهدة تنضم إليها دولة الكويت مستقبلا .

#### مادة (٢)

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

#### مادة (٣)

يجب على الوكلاء العامين لشركات الطيران أو وكلاء المبيعات العامين تقديم نسخ من العقود الموقعة مع شركات الطيران والتي تثبت تفويضهم بالوكالة إلى الإدارة العامة للطيران

authorization after registering it with the Ministry of Commerce and Industry as well as the Kuwait Chamber of Commerce and industry.

#### Article (4)

Air carriage operations whether for passengers or cargo shall not be carried out unless against the carriage documents as required in the International Convention. In case of air taxi and despatch of express parcels and letters the carriage operations shall be made vide a contract which prices are filed with the Directorate General of Civil Aviation.

#### Article (5)

All market bodies shall be sure that the booking date fixed in the carriage documents are confirmed, and they shall inform the passengers to contact the office prior to the date of travel for reconfirmation of their booking. The airlines, in case of no reconfirmation, may have the right to cancel the booking automatically.

#### Article (6)

All airline carrying transit passengers through Kuwait International Airport whether direct or indirect transit shall finalize all formalities to continue their travel immediately after their landing, and to provide all necessary facilities and care to them till the time of their departure.

Under no circumstances, the passengers shall not stay in the Transit Lounge more than the period permitted by the Directorate general of Civil Aviation.

#### Article (7)

Market bodies could organise inclusive tours in accordance with rules issued by the Directorate General of Civil Aviation,

المدني وذلك بعد تسجيلها لدى وزارة التجارة والصناعة وغرفة تجارة وصناعة الكويت .

#### مادة (٤)

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

#### مادة (٥)

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

#### مادة (٦)

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

#### مادة (٧)

يجوز لأشخاص السوق تنظيم رحلات شاملة طبقا للقواعد التي تصدرها الإدارة العامة

Provided that they shall obtain the Directorate's approval prior to its advertisement.

#### Article (8)

Any of the market bodies shall not make advertising about fares or sectors with points they, or on whose behalf they are marketing, are not authorised to exercise traffic rights from and to Kuwait.

#### Article (9)

All airlines operating to Kuwait and of line general sales agents in Kuwait, and office of parcels and express letters, after agreement with Kuwait Airways Corporation shall file with the Directorate General of Civil Aviation the fares and rates and its conditions which will be applicable in Kuwait market at least sixty days before the date it will become effective.

#### Article (10)

The fares and rates and its conditions shall be published through all media that enable the public to become aware thereof, as soon as approval is obtained to apply in the Kuwait market. The filing body is responsible about the publishing.

#### Article (11)

The responsibility for the compliance with the approved fares and rates is that of the manager who presents the airline in Kuwait, the owners and the managers of travel and tourism offices.

#### Article (12)

Without prejudice to any severe penalty imposed by another Law, any roving person excluding Sales Representative, who exercise any activity relating to sale or airway bills shall be subject to incarceration

للطيران المدني ويجب الحصول مسبقاً على موافقتها قبل الاعلان عنها .

#### مادة (٨)

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

#### مادة (٩)

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

#### مادة (١٠)

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

#### مادة (١١)

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

#### مادة (١٢)

مع عدم الاخلال بأي عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة دينار كويتي أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يمارس من

for a period not exceeding three months and a fine of not more than five hundred Kuwaiti Dinars or either penalties.

Any one of the market bodies employees helps or facilitates such activity shall be subject to the same punishment. Marketing tickets issued outside Kuwait will be similarly calssified.

#### Article (13)

1. A travel and tourism office, who fixes false booking on tickest shall be fined five hundred Kuwaiti Dinars for each misconduct.

2. When the passenger arrives at the Airport in the proper time, the airline shall accept him. If the air carriage document is not executed at the confirmed timing and date fixed thereon the airline shall arrange for his departure to his destination on the first flight leaving Kuwait at the same day whether on its flights or other airlines flights and shall be fines five hundred Kuwaiti Dinars for every misconduct, unless flight is not operated due to unexpected circumstances beyond their control.

#### Article (14)

In case of infringement to the provisions of Article (6) or this Law the airline in default shall bear the costs of accomodating the passengers and arrange for their departures on the first flights leaving Kuwait to their final destination and shall be fined five hundred Kuwaiti Dinars for each violating flights.

#### Article (15)

The market body who violates the rules regulating the inclusive tour, its prices or the approved conditions shall be fined five

الأفراد المتجولين - خلاف ممثلي المبيعات - أي نشاط يتعلق ببيع أو تسويق تذاكر السفر أو بوالص الشحن .

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

#### مادة (١٣)

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

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

#### مادة (١٤)

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

#### مادة (١٥)

يوقع على شخص السوق المخالف لقواعد تنظيم الرحلات الشاملة أو لأسعارها أو لشروطها



thousand Kuwaiti Dinars which will be repeated for each violation.

#### Article (16)

In case of violating the approved fares and rates the manager of the voiating airline, the owner of the violating travel & tourism office and his executive manager shall be fined five hundred Kuwaiti Dinars which will be multiplied by the defaulted tickets.

#### Article (17)

The execution of fines stipulated in Article (13), (14), (15) and (16) of this Law will be by a decision from the Minister of State for Services Affirs upon the presentation of the Director General of Civil Aviation and The violator have to be informed with the decisions taken by a registered letter against an acknowledgement of receipt.

Those who are concerned can appeal such decisions before the first instance Court within 15 days from the date of their notification and the with executing any other penalties stipulated in the panel code any other Law.

### General Provisions

#### Article (18)

Employees devoted by the minister upon the nomination of the Director General of Civil Aviation from amongst the staff in The Directorate General of Civil Aviation shall have the right of supervision and inspection on the market bodies, request of particulars and investigation of necessary documents to ascertain the implementation of the provisions of this Law.

Those employees shall maintain secrets which they come across when discharging their duties.

المعتمدة غرامة مالية قدرها خمسة آلاف دينار كويتي وتكرر الغرامة عن كل مخالفة .

#### مادة (١٦)

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

#### مادة (١٧)

يكون توقيع الغرامات المنصوص عليها في المواد (١٣)، (١٤)، (١٥)، (١٦) من هذا القانون بقرار من الوزير بناء على عرض مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني ويجب اعلان المخالفين بالقرارات الصادرة بتوقيع هذه الغرامات بكتاب موصي عليه بعلم وصول . ويجوز لذوي الشأن الطعن في هذه القرارات أمام المحكمة الكلية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ اعلانهم بها، ويكون حكم المحكمة في الطعن نهائياً . ولا يخل توقيع هذه الغرامات بتوقيع العقوبات الجزائية المنصوص عليها في قانون الجزاء أو أي قانون آخر .

### أحكام عامة

#### مادة (١٨)

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

#### Article (19)

Every market body undertakes to keep with the Directorate General of Civil Aviation a cash deposit or a letter of guarantee from a Kuwaiti Bank the amount of five thousand Kuwaiti Dinars valid for one year after the termination of the licence period. Giving this guarantee is a main condition for issuing the licences stated in Article (2) of this Law.

All Financial fines executed pursuant to the provisions of this Law shall be deducted from this deposit and in this case, the deposit shall be replenished to the extent provided for in the preceding paragraph within thirty days from the date of notifying the market body of the deduction.

#### Article (20)

The Directorate General of Civil Aviation set up under the patronage chairmanship or the Director General of Civil Aviation or Whoever be deputised from amongst the senior officials in air transport affairs, and membership of each of:

- Representative of the Ministry of Information
- Representative of the Ministry of Commerce and Industry
- Representative of the Kuwait Chamber of Commerce and Industry
- Representative of the Kuwait Travel and Tourism offices Association
- A member of the State Department of Legal Advise & Legislation

A decision from the mandate minister shall be issued concerning the formation of the committee.

The committee shall convene upon invitation of its chairman.

The meeting shall be legal upon the attendance of the majority of the members.

#### Article (21)

The committee referred to in the

#### مادة (١٩)

يلتزم كل شخص من أشخاص السوق أن يقدم للإدارة العامة للطيران المدني تأميناً نقدياً أو خطاب ضمان من أحد المصارف الكويتية قدره خمسة آلاف دينار كويتي ويسري مفعول هذا التأمين لمدة سنة تالية لتاريخ انتهاء مدة الترخيص، ويكون تقديم هذا التأمين شرطاً أساسياً لإصدار الترخيص المنصوص عليه في المادة الثانية من هذا القانون.

ويخصم من هذا التأمين الغرامات المالية الموقعة طبقاً لأحكام هذا القانون وفي هذه الحالة يجب تكملة التأمين إلى القدر المنصوص عليه في الفقرة السابقة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ اخطار شخص السوق بإجراء الخصم.

#### مادة (٢٠)

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

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

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

#### مادة (٢١)

تختص اللجنة المشار إليها في المادة السابقة بما يأتي:

preceding Article will be concerned about the following:

A. Examine the complaints against market bodies due of infringements committed by them or other subordinates and in case of substantiation of the violation, the committee may penalize the violating person by serving a warning, confiscating all or part of the deposit, suspending the license for a period not exceeding six months or revoke it, without prejudice to give notice to the investigations authority of the incident if it involves a penal crime.

B. To settle any dispute, as an arbitral tribunal, arises between an airline and its aproved agent in Kuwait, or between the passengers on one hand and any of the market bodies on the other hand, when such dispute is related to the practices of such persons of their functions if all parties request it to do so.

The committee's decisions in setting the dispute shall be final.

The committee shall reach its decisions in both cases (A) and (B) by a majority of votes, and in case of equivalency of votes, the side with whom the chairman's vote shall prevail.

#### Article (22)

The Minister issues the decisions and the regulations necessary for the implementation of this Law. They will include the following in partillar:

1. The conditions to be fulfilled at the centre where the market bodies partice their activities.
2. Means of media on air transport fares.
3. Fixing the period necessary for confirming the booking before travel.
4. Rules of organising the inclusive tours.
5. Fixing the notice period required for the existing market bodies to abide by the provisions of this law.

أ - النظر في الشكاوى المقدمة ضد أشخاص السوق بسبب ما يقع منها أو من تابعيها من مخالفات، وفي حالة ثبوت المخالفة يكون للجنة مجازاة الشخص المخالف بالانذار أو مصادرة كل أو جزء من التأمين الذي اودعه أو وقف الترخيص لمدة لا تتجاوز ستة أشهر أو الغائه، وذلك دون الاخلال باخطار سلطات التحقيق بالواقعة إذا انطوت على جريمة جنائية.

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

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

#### مادة (٢٢)

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

- ١ - الشروط التي يجب توافرها في مركز مزاولة أشخاص السوق لنشاطهم.
- ٢ - وسائل الاعلان عن أسعار النقل الجوي.
- ٣ - تحديد المدة اللازمة لتأكيد الحجز قبل تاريخ السفر.
- ٤ - قواعد تنظيم الرحلات الشاملة.
- ٥ - تحديد المهلة اللازمة لأشخاص السوق القائمين بالعمل للتقيد بأحكام هذا القانون.

6. Establish the fees pertaining to examination and inspection on requesting approval for the issue of license, renewal thereof or shifting the center of activities to a new address.

Article (23)

The ministers, each as so far he is concerned, shall execute this law, and shall become effective as of the date of publishing in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al Ahmed

Prime Minister  
Saad Al Abdulla Al Salem Al Sabah

Minster of State for Services Affairs

Issued at Al Seef Place,  
on 27 Shawal 1407 AH,  
Corresponding to 23 June 1987 AD.

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

مادة (٢٣)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله السالم الصباح

وزير الدولة لشؤون الخدمات

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

## مذكرة ايضاحية

### مرسوم بالقانون رقم (٣١) بشأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت

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

وقد نصت المادة الأولى من هذه القانون على توضيح المقصود من بعض العبارات التي وردت في مواد القانون وهي الوزير وسوق النقل الجوي وأشخاص السوق والرحلات الشاملة والمعاهدة الدولية . ولأحكام تنظيم السوق نصت المادة الثانية على حظر ممارسة أي نشاط في السوق الا بموجب ترخيص صادر عن وزارة التجارة والصناعة باعتبارها الجهة ذات الاختصاص في هذا الشأن ، ولما كانت الإدارة العامة للطيران المدني هي السلطة المختصة بتنفيذ أحكام المعاهدات الدولية في شؤون النقل الجوي ومراقبة تنفيذ الاتفاقيات الثنائية لتنظيم النقل الجوي ما بين دولة الكويت والدول الأخرى فقد اشترطت هذه المادة موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على اصدار الترخيص أو تجديده أو ادخال أية تعديلات عليه ، كما جعل القانون موافقة وزارة الاعلام أيضا شرطا أساسيا لمزاولة أي من هذه النشاطات نظرا لأنه يدخل في اختصاصها رعاية الشئون السياحية .

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

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

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

وتأكيدا لمسؤولية شركات الطيران قبل ركاب الترانزيت الذين يتوقفون في مطار الكويت لفترة من الوقت لمواصلة سفرهم على رحلات أخرى ، فقد نصت المادة السادسة على التزام شركات الطيران التي تنقل هؤلاء الركاب بتأمين مواصلة سفرهم على الرحلات لأخرى وتقديم كافة التسهيلات والخدمات

اللازمة لهم طوال مدة بقائهم في الكويت، وذلك لما حدث من أن بعض الشركات كانت تترك هؤلاء الركاب في صالة الترانزيت بالمطار دون رعاية لفترة وصلت بعض الاحيان لعدة أيام ولم يكن في حوزة بعضهم المال اللازم لطعامهم أو مصاريف اقامتهم في أحد الفنادق .

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

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

وارساء لقواعد المنافسة الشريفة واتاحة الفرصة العادلة والمتكافئة لشركات الطيران في سوق الكويت، فقد نصت المواد ٩ و ١٠ و ١١ من القانون على ضرورة قيام شركات الطيران بعد الاتفاق مع مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية بتسجيل الأسعار التي سيجري تطبيقها في سوق الكويت لدى الإدارة العامة للطيران المدني لاعتمادها والاعلان عنها بكافة الوسائل للتعرف عليها والالتزام بتطبيقها وحتى لا يكون هناك تحايل على التهرب من مسؤولية تطبيق الأسعار المعتمدة والمعلنة فقد حمل القانون مسؤولية التطبيق على جميع أطراف التسويق وهم شركات الطيران ووكلائهم ومكاتب السياحة والسفر ومالكها ومديرها المسؤولين .

وتضمنت المواد من ١٢-١٦ النص إلى العقوبات الجزائية والغرامات الإدارية التي توقع على المخالفين وتكفل احترام نصوص القانون فنصت المادة ١٢ على حظر كل نشاط يتعلق ببيع أو تسويق تذاكر السفر أو بوالص الشحن من قبل أفراد متجولين ومعاقبة كل من يخالف هذا الحظر بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة مالية لا تقل عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين وذلك مع عدم الاخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر . وتواجه هذه العقوبة ظاهرة انتشرت في سوق الكويت وهي قيام أفراد متجولين ببيع تذاكر السفر أو تسويق بوالص الشحن في مقابل عمولات يتقاضونها على مبيعاتهم وهو نشاط يشكل منافسة غير مشروعة لأصحاب مكاتب السفر والسياحة فضلا عن مزاولته بدون ترخيص وصعوبة مراقبته مما قد يسهل لبعض أشخاص السوق ممارسة مخالفاتهم عن طريق هؤلاء الأفراد .

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

ولما كانت الغرامات المنصوص عليها في المواد ١٣، ١٤، ١٥، ١٦ لا تحمّل طابع العقوبات الجزائية

وإنما هي غرامات مالية توقعها الإدارة بموجب قرارات إدارية، فقد نصت المادة ١٧ على أن يكون توقيع هذه الغرامات بقرار من الوزير المختص بناء على عرض مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني مع تنظيم طريق الطعن في هذا القرار أمام القضاء على أن يكون الحكم الصادر في الطعن نهائياً ولا يدخل توقيع هذه الغرامات بتوقيع العقوبات الجزائية المنصوص عليها في قانون الجزء أو أي قانون آخر .

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

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

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

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

Decision of The Minister of State For  
Services Affairs  
No. (13) of Year 1987AD.

On The Issuance of The Executive Bylaw  
For The  
Decree-Law No. (31) of Year 1987AD.  
Concerning

Regulating The Air-Transport Market In  
Kuwait

Minister of State for Services Affairs,  
Following perusal of:

- Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating The Air-Transport Market in Kuwait,
- Decree issued on 12th August 1986 regarding the jurisdictions of the Minister of State for Services Affairs,
- And upon the proposal of the Director General of Civil Aviation,  
It Has Been Decided:

Article (1)

It is to issue the Executive Bylaw for the Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating The Air-Transport Market in Kuwait, a copy of which is attached to this Decision.

Article (2)

A grace period shall be granted to the individuals in the market who are administering the work so as to adhere to the provisions of the said Decree-Law No. (31) of year 1987 and its Executive Bylaw which shall be concluded on 31st December 1987.

Article (3)

The Director General of Civil Aviation shall execute this Decision, which shall enter into force as of the date it is published in the Official Gazette.

Minister of State For Services Affairs

Issued on: 28th Muharam 1408AH.

Corresponding to: 21st September 1987AD.

قرار وزير الدولة لشؤون الخدمات  
رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧م

بإصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون  
رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧م  
في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت

وزير الدولة لشؤون الخدمات

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

وعلى المرسوم الصادر في ١٢ من أغسطس  
سنة ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزير الدولة  
لشؤون الخدمات

وبناء على عرض مدير عام الطيران المدني  
قرر

مادة (١)

تصدر اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم  
٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل  
الجوي  
في الكويت والمرافقة لهذا القرار

مادة (٢)

تمنح مهلة لأشخاص السوق القائمين بالعمل  
للتقيد بأحكام المرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة  
١٩٨٧  
المشار إليه ولائحته التنفيذية تنتهي في ٣١  
ديسمبر ١٩٨٧

مادة (٣)

على مدير عام الطيران المدني تنفيذ هذا القرار  
ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية

وزير الدولة لشؤون الخدمات

صدر في: ٢٨ محرم ١٤٠٨هـ

الموافق: ٢١ سبتمبر ١٩٨٧م



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

Article (1)

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

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

Article (2)

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

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

Article (3)

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

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

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

مادة (١)

يقدم طلب الحصول على موافقة الإدارة العامة للطيران المدني لمزاولة أي نشاط في سوق النقل الجوي في الكويت موضحا به البيانات التالية:

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

مادة (٢)

يرفق بالطلب نسخة من عقد ايجار مركز مزاولة النشاط وصورة من البطاقة المدنية أو شهادة جنسية لكل من الطالب والمدير المسؤول .  
وفي حالة ما إذا كان مقدم الطلب شركة يرفق في الطلب نسخة من عقد تأسيس الشركة وخطاب معتمد باسم الشخص المفوض عنها ونموذج عن توقيعه .

مادة (٣)

تصدر موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على مزاولة النشاط لمدة سنة واحدة ويجب اتخاذ اجراءات تجديدها قبل تاريخ انتهائها بثلاثين يوما على الأقل ويشترط لصدور هذه الموافقة ايداع التأمين المشار إليه في المادة (١٩) ، من المرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ المشار إليه .

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

#### Article (4)

The activity center shall have the following conditions:

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

#### Article (5)

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

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

#### \* مادة (٤)

يجب أن تتوافر في مركز النشاط الشروط التالية :

- أ - أن يكون في الدور الأرضي أو الميزانين إذا كان في مجمع تجاري .
- ب - ان لا تقل مساحة مركز بيع التذاكر وخدمات الركاب عن ٣٢م<sup>٢</sup> على مستوى واحد أو مستويين ومركز الشحن الجوي عن ٤٠م<sup>٢</sup> .
- ج - أن تكون الواجهة زجاجية .
- د - ان يكون له مدير مسؤول .
- هـ - ان يكون مجهزا بوسائل الاتصال اللازمة مع شركات الطيران لانجاز معاملات الركاب سواء بواسطة جهاز كمبيوتر أو جهاز سيتا وبالنسبة للمكاتب التي تنظم رحلات جماعية شاملة يجب ان تكون مجهز بتلكس تجاري .
- و - ان تكون تجهيزاته متناسبة مع نوع النشاط .

#### \* مادة (٥)

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

\* تم تعديل المادة (٤) بموجب قرار وزاري رقم (٦٤) لسنة (٢٠٠٢) ، وتم تعديلها أيضاً بموجب قرار وزاري رقم (٢٠) لسنة (٢٠٠٤) لإضافة بعض الأحكام للمادة المذكورة .  
\* تم تعديل المادة (٥) بموجب قرار وزاري رقم (٦٤) لسنة (٢٠٠٢) . راجع الصفحات التالية .

#### Article (6)

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

#### Article (7)

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

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

#### Article (8)

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

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

#### مادة (٦)

يتم الاعلان عن أسعار وأجور النقل الجوي والشروط التي يتم تحديدها وفقا لأحكام المادة (٩) من المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧، المشار إليه في صحيفتين يوميتين على الأقل، وتلصق صورة من الاعلان بمركز النشاط.

#### مادة (٧)

يجب على أشخاص السوق التنبيه على جمهور المسافرين بتأكيد حجز سفرهم قبل ٧٢ ساعة من الموعد المحدد على تذكرة السفر وفي حالة عدم رغبتهم في السفر اخطار شركة الطيران المعنية بذلك خلال المدة المذكورة لالغاء الحجز أو تثبيت الموعد الجديد للسفر على التذكرة.

وعلى شركة الطيران الناقلة تأكيد حجز ركاب الترانزيت على الرحلات التي سيواصلون سفرهم عليها قبل وصولهم إلى المطار الكويت الدولي، ويكون الحد الأدنى لفترة الترانزيت ساعة ونصف.

#### مادة (٨)

تقوم شركات الطيران الناقلة لركاب الترانزيت باستقبالهم فور وصولهم إلى مطار الكويت الدولي وتوجيههم لإنهاء معاملاتهم مع شركات الطيران الأخرى التي سوف يواصلون عليها سفرهم إذا كانت فترة توقفهم في مطار الكويت الدولي لن تزيد عن ٨ ساعات أما في حالة زيادة توقفهم عن هذه المدة فانه يجب اتخاذ اجراءات ايواء من ليس له حق دخول البلاد في فندق ترانزيت المطار أو أي فندق آخر مع مراعاة الاجراءات المطبقة من قبل جوازات المطار إلى ان يحين موعد سفرهم وذلك على نفقة شركات الطيران الناقلة.

وفي جميع الأحوال يجب ان يظل ركاب الترانزيت تحت رعاية شركات الطيران المعنية إلى أن يتم سفرهم.

#### Article (9)

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

#### Article (10)

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

- a) Flight routing, serial number, date of departing Kuwait and date of return.
- b) The price of each tour to be marketed to the public, the facilities and services to be rendered to the tour participants indicating the level of the hotels in which they will be accommodated.

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

#### Article (11)

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

#### مادة (٩)

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

#### مادة (١٠)

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

أ - خط سير كل رحلة ورقمها وتاريخ مغادرتها الكويت وتاريخ العودة .

ب - سعر تسويق كل رحلة إلى الجمهور والتسهيلات والخدمات التي ستقدم للمشاركين في المرحلة مع بيان درجة الفنادق التي سيقومون فيها .

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

#### مادة (١١)

تلتزم مكاتب السياحة والسفر بعد الموافقة لها

the approval to organise the inclusive tours:

- a) To show the reference and date of the Directorate General of Civil Aviation approval to organise inclusive tours when advertising.
- b) To present a cash deposit or a letter of guarantee from a local bank for the amount of five hundred Kuwaiti Dinars (KD. 500,000) for each tour valid for a period of sixty days after the date of the returning flight. The deposit will be returned to the office after the expiry of this period, unless there is complain relating to this tour under investigation.
- c) to provide the Directorate General of civil Aviation, at least one day before the specified date of commencement of each tour, with the list of participants, the airlines they will fly and the hotels, they will stay.
- d) each group shall be accompanied with a tour guide to take care of them and complete their formalities. The tour guide shall be a good speaker of one foreign language at least and has a good knowledge about the countries they are going to visit and its Laws and Regulations.

#### Article (12)

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

#### Article (13)

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

بتنظيم رحلات جماعية شاملة بما يلي :

- أ - الإشارة إلى رقم موافقة الإدارة العامة للطيران المدني على تنظيم الرحلة وتاريخ الموافقة عند الاعلان عن هذه الرحلة .
- ب - تقديم تأمين نقدي لكل رحلة قدره (٥٠٠) د.ك أو خطاب ضمان من بنك محلي ساري المفعول لمدة ستين يوماً تبدأ من تاريخ عودة الرحلة ويرد التأمين بعد انقضاء هذه المدة ما لم تكن هناك شكوى قيد التحقيق بشأن هذه الرحلة .
- ج - تزويد الإدارة العامة للطيران المدني ببيان يتضمن أسماء المشتركين في هذه الرحلات وشركات الطيران المسافرين عليها والفنادق التي سيقومون فيها وذلك قبل التاريخ المحدد لسفر كل رحلة بيوم على الأقل .
- د - أن يرسل مرافقا مع كل مجموعة مسافرة لتسهيل تحركاتها ورعايتها وانجاز معاملاتهم ويجب ان يكون المرافق مجيدا لإحدى اللغات الأجنبية على الأقل وملما بجغرافية وقوانين واجراءات البلاد التي ستزورها المجموعة .

#### مادة (١٢)

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

#### مادة (١٣)

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

## قرار وازري رقم ٢٠٠٢/٦٤

بشأن تعديل المادتين (٤) و(٥) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧

في شأن تنظيم سوق النقل الجوي

في الكويت الصادرة بموجب القرار الوزاري رقم ١٣ لسنة ١٩٨٧

وزير المواصلات

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

وعلى المرسوم رقم ٩٠ / ١٠٨ بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات .  
وعلى قرار وزير الدولة لشؤون الخدمات رقم ١٣ لسنة ١٩٨٧ المؤرخ ٢١ سبتمبر ١٩٨٧م بإصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم بقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت .  
وبناء على عرض رئيس الإدارة العامة للطيران المدني :

قرر

### مادة (١)

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

أولاً : يشترط أن تتوافر في مركز مزاوله النشاط الشروط التالية :

- أ - أن يكون المركز في الدور الأرضي ويجوز أن يكون في أحد أدوار السرداب إذا كان مفتوحاً على الأدوار العليا أو في أحد أدوار الميزانين إذا كان في مجمع تجاري أو فندق .
- ب - أن لا تقل مساحة مركز بيع التذاكر وخدمات السفر والسياحة عن ٣٢م<sup>٢</sup> على مستوى واحد أو مستويين ومركز الشحن الجوي عن ٢٤٠م<sup>٢</sup> .
- ج - أن تكون الواجهة زجاجية .
- د - أن يكون له مدير مسؤول .

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

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

- أ - أن يكون المكتب منضماً لنظام خطة التسويات البنكية (BSP) أو أي نظام بديل يقره اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا) وتعتمده الإدارة العامة للطيران المدني .
- ب - أن يكون لدى المكتب اثنان - على الأقل - من العاملين في حجز ومبيعات تذاكر السفر ممن يستوفون أحد أو كلا الشرطين التاليين :

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

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

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

#### مادة (٢)

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

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

#### مادة (٣)

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

#### مادة (٤)

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

وزير المواصلات

صدر في : ٢٥ رمضان ١٤٢٣ هـ

الموافق : ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٢ م

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

وزير المواصلات ووزير التخطيط ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية :  
بعد الاطلاع على القانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٦٤ في شأن تراخيص المحلات التجارية .  
وعلى المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم النقل الجوي في دولة الكويت ولائحته  
التنفيذية والمعدلة بالقرار الوزاري رقم (٢٠٠٢ / ٦٤) الصادر بتاريخ ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٢ .  
فقد تقرر ما يلي :

**مادة (١)**

تضاف الفقرة التالية في نهاية البند «أولاً» من المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم  
(٣١) لسنة ١٩٨٧ المعدلة بموجب القرار الوزاري رقم ٢٠٠٢ / ٦٤ .  
«ويستثنى من أحكام الفقرات (أ) و(ب) و(ج) المشار إليها أعلاه أشخاص السوق الذين يزاولون  
النشاط مبنى مطار الكويت الدولي أو أحد المرافق التابعة له ، حيث يخضع مركز مزاولة النشاط فيما  
يتعلق بالشروط المنصوص عليها في هذه الفقرات للقواعد التي تقررها الإدارة العامة للطيران المدني .

**مادة (٢)**

تضاف الفقرة التالية في نهاية البند «ثانياً» من المادة (٤) من اللائحة التنفيذية للمرسوم بالقانون رقم  
(٣١) ديسمبر ١٩٨٧ المعدلة بموجب القرار الوزاري رقم ٢٠٠٢ / ٦٤ .  
ج - يلتزم أشخاص السوق بإتباع كافة النظم واللوائح والقرارات والتعاميم التي يصدرها الوزير  
المختص أو الإدارة العامة للطيران المدني .

**مادة (٣)**

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

وزير المواصلات ووزير التخطيط

ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية

صدر في : ١٦ صفر ١٤٢٥ هـ

الموافق : ٦ أبريل ٢٠٠٤ م



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

وزير المواصلات :

بعد الاطلاع على :

- المرسوم بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٧٩ في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له .
- المرسوم الصادر في ٤/٤/١٩٧٩ بشأن نظام الخدمة المدنية وتعديلاته .
- المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي .
- القرار الوزاري رقم (٢٠٠٦/٢٩) بتاريخ ٢٩/٣/٢٠٠٦ بشأن تشكيل لجنة الشكاوى والتحكيم .
- كتاب السيد / نائب مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني لشئون سلامة الطيران والنقل الجوي رقم (٠٨/٠٨/٠٦) بتاريخ ١٨/٢/٢٠٠٨ بشأن طلب اعادة تشكيل اللجنة المذكورة أعلاه مع استبدال رئاسة المستشار القانوني لهذه اللجنة بالسيد / مدير إدارة النقل الجوي واطافة السيد / رئيس قسم سوق النقل الجوي كمقرر للجنة .

قرر

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

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

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

ثالثاً: على رئيس الطيران المدني تنفيذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .  
وزير الأوقاف والشئون الإسلامية ووزير المواصلات

عبد الله سعود المحيلبي

نسخة إلى :

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

**Decision No. (6/458) Dated 1st  
May 2001**

Regarding Amending The Standards for  
Granting The Directorate General of  
Civil Aviation Approvals on The  
Applications For Issuing Licenses To  
Practice The Activities of Airline  
Companies, Agencies, Travel Tourism  
Offices, And Air-Cargo

Following perusal of:

- Administrative Resolution No. (1/94)  
issued on 2/1/1994AD. regarding the  
Standards for Granting The Directorate  
General of Civil Aviation Approvals on the  
Applications for Issuing Licenses to  
Practice the Activities of Airline  
Companies, Agencies, and Tourism &  
Travel Offices,

- Decision No. (0672) issued on  
26/7/1994AD. regarding Amending the  
Standards For Granting the Directorate  
General of Civil Aviation Approvals on  
The Applications For Issuing Licenses to  
Practice the Activities of Airline  
Companies, Agencies, and Tourism &  
Travel Offices,

- Seeking to regulate the granting of  
the Directorate General of Civil Aviation  
approvals for practicing the activities of  
airline agencies, tourism & travel offices,  
and air-cargo in the Kuwaiti market  
pursuant to Decree-Law No. (31) of year  
1987 concerning Regulating The  
Air-Transport Market,

- In order to provide the service to the  
passengers and freighters throughout the  
State of Kuwait,

It has been decided:

First: Granting approvals on the  
applications for issuing licenses to  
practice the activities of tourism &  
travel and air-cargo inside the city of  
Kuwait shall be restricted to the  
following categories:

**قرار رقم (٤٨٥/٦) بتاريخ ١ مايو ٢٠٠١  
بشأن تعديل اسس منح موافقات الإدارة  
العامّة للطيران المدني على طلبات اصدار  
تراخيص مزاولة نشاط شركات الطيران  
والوكالات ومكاتب السياحة والسفر  
والشحن الجوي**

- بعد الإطلاع على القرار الإداري رقم  
(٩٤/١) الصادر بتاريخ ٢/١/١٩٩٤م بشأن  
اسس منح موافقات الإدارة العامّة للطيران المدني  
على تراخيص مزاولة نشاط شركات الطيران  
والوكالات ومكاتب السياحة والسفر .

- وعلى القرار رقم (٠٦٧٢) الصادر بتاريخ  
٢٦/٧/١٩٩٤م بشأن تعديل اسس منح  
موافقات الإدارة العامّة للطيران المدني على  
طلبات اصدار تراخيص مزاولة نشاط شركات  
الطيران والوكالات ومكاتب السياحة والسفر .

- وتنظيماً لمنح موافقات الإدارة العامّة  
للطيران المدني على مزاولات نشاط وكالات  
الطيران ومكاتب السياحة والسفر والشحن  
والجوي في سوق الكويت وفقاً للمرسوم  
بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم  
سوق النقل الجوي .

- وتحقيقاً لتوفير الخدمة لجمهور المسافرين  
والشاحنين في جميع أنحاء دولة الكويت .

فقد تقرر ما يلي :

أولاً : يكون منح الموافقات على طلبات اصدار  
تراخيص لمزاولة نشاط السياحة والسفر  
والشحن الجوي داخل مدينة الكويت  
قاصراً على الفئات التالية :

- A- The airline companies of the Cooperation Council of Gulf Arabian countries.
- B- The General Agents of the concerned airline companies according to bilateral agreements to regulate the air-transport between the governments of the said airline companies and the Government of the State of Kuwait.
- C- The General Agents of the North American airline companies authorized to operate in Kuwait market by virtue of written approvals from their respective governments.
- D- The General Agents of the airline companies of which are Active Members of the International Air-Transport Association (IATA).
- E- The General Agents of airline companies operating directly to Kuwait International Airport upon a temporary permit from the Directorate General of Civil Aviation.
- All the approvals and licenses issued prior to the date of this Decision shall be excluded from these conditions.
- Second: Granting the approvals on the applications of issuing licenses to practice the activities of airline companies, tourism & travel offices and all the other air-cargo offices in the districts outside the city of Kuwait shall be for the parties that are not satisfying the conditions stated in Para (First).
- Third: In all cases, the approvals on the applications for issuing licenses to practice any activity in the air-transport market shall be subject to the endorsement of the president of the

- أ - شركات الطيران التابعة لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية
- ب - الوكلاء العامون لشركات الطيران المعنية ببناء على اتفاقيات ثنائية لتنظيم النقل الجوي ما بين الحكومات التابعة لها هذه الشركات وحكومة دولة الكويت .
- ج - الوكلاء العامون لشركات الطيران لدول أمريكا الشمالية المصرح لها بالعمل في سوق الكويت بموجب موافقات خطية من حكوماتها .
- د - الوكلاء العامون لشركات الطيران الاعضاء العاملين (Active Members) في الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) .
- هـ - الوكلاء العامون لشركات الطيران التي تقوم بالتشغيل المباشر إلى مطار الكويت الدولي بناء على تصريح مؤقت من الإدارة العامة للطيران المدني .
- ويستثني من ذلك جميع الموافقات والتراخيص التي صدرت قبل تاريخ هذا القرار .
- ثانيا : يكون منح الموافقات على طلبات اصدار تراخيص لمزاولة أنشطة شركات الطيران ومكاتب السياحة والسفر وكافة مكاتب الشحن الجوي الاخرى في المناطق الواقعة خارج مدينة الكويت لكل من لا تتوفر فيه الشروط المذكورة في الفقرة أولا .
- ثالثا : في جميع الأحوال تكون الموافقات على طلبات اصدار تراخيص لمزاولة أي نشاط في سوق النقل الجوي خاضعة لاعتماد

Directorate General of Civil Aviation  
or his assignee.

Fourth: Decision No. (1/94) issued on  
2/1/1994 and Decision No. (0672)  
issued on 26/7/1994 stated above shall  
be deemed as annulled.

The Director of Air-Transport  
Department must enforce this Decision  
Decision effective from the date herein.

President of Civil Aviation

رئيس الإدارة العامة للطيران المدني أو من  
ينوب عنه .

رابعاً : يعتبر القرار رقم (١ / ٩٤) الصادر بتاريخ  
١٩٩٤ / ١ / ٢ والمقرر رقم (٠٦٧٢) الصادر  
بتاريخ ١٩٩٤ / ٧ / ٢٦ المشار اليهما أعلاه  
لاغيين .

على مدير إدارة النقل الجوي مراعاة تطبيق  
ذلك اعتباراً من تاريخه .

رئيس الطيران المدني

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

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

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

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

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

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

قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١/٨/١٩٧٦م

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

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

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

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

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

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

**Sub ect: Follow- p on Implementing  
The Council of Ministers Resolution  
Concerning The Supervision of The  
Directorate General of Civil Aviation On  
The Personnel Operating At Kuwait  
International Airport.**

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

**قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١/٨/١٩٨١هـ**

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

نود افادتكم أن مجلس الوزراء بجلسته (٨١/٤٤) المنعقدة بتاريخ ٤/١٠/١٩٨١ قد اطلع على كتابكم المؤرخ ٢٩/٩/٨١ والمرقم ١٣٦٥٦ . بشأن متابعة تطبيق قرار مجلس الوزراء المتخذ في جلسته رقم (٧٦/٣٢) بتاريخ ١/٨/١٩٧٦ والخاص باشراف الإدارة العامة للطيران المدني على العاملين بمطار الكويت الدولي . وقرر ترك تنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم (٦٧/٣٢) المشار إليه أعلاه لكم لإجراء الاتصالات مع الجهات المعنية لتسوية الأمر فيما بينها .

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

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

**Sub ect: The Recommendations of The  
Committee To Improve The Service At  
Kuwait International Airport**

**الموضوع : توصيات لجنة تحسين الخدمة  
في مطار الكويت الدولي**

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

Secretary General of  
The Council of Ministers

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

الأمين العام لمجلس الوزراء

Council of Ministers Resolution  
No. (767) of Year 1989

Sub ect: International Civil Aviation  
Organi ation (ICAO)

The Council of Ministers has perused, in its Session (34/89) held on 20/8/89, the recommendations of the Preparatory Ministerial Committee in its Meeting No. (32/89), and issued its Decision No. (767) acknowledging the report of the Fifth Meeting of the Ministers in-charge of Civil Aviation in the Gulf Cooperation Council Arabian countries, and decided the following:

- 1- Confirming the Council of Ministers' Decision taken in its Session (27/87) where the obligation of settling the contribution of the State of Kuwait in the costs of entering the Arabic language as a working language in the International Civil Aviation Organization for a period of 3 years only (3 installments), provided that this obligation shall afterward be within the budget of the organization (ICAO).
- 2- Requesting from the Directorate General of Civil Aviation to provide the Council of Ministers with the annual financial obligations resulting from operating the Joint Bureau of the Gulf Cooperation Council countries at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the share of Kuwait therein.

This with reference to the letter of the Directorate General of Civil Aviation dated 7/8/1989 reference No. 4521, and the letter of the Ministry of Planning dated 12/8/1989 reference No. 284.

قرار مجلس الوزراء رقم (٧٦٧) لسنة ١٩٨٩

الموضوع / منظمة الطيران المدني الدولي

فقد اطلع مجلس الوزراء بجلسته (٨٩ / ٣٤) المنعقد بتاريخ ٨ / ٢٠ / ٨٩ على توصيات اللجنة الوزارية التحضيرية في اجتماعها رقم (٨٩ / ٣٢)، وأصدر قراره رقم (٧٦٧) بالعلم بتقرير الاجتماع الخامس للوزراء المسؤولين عن الطيران المدني بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وقرر التالي:

١ - التأكيد على قرار مجلس الوزراء المتخذ بجلسته (٨٧ / ٢٧) أن تكون التزامات سداد مساهمة دولة الكويت في تكاليف ادخال اللغة العربية كلغة عمل في منظمة الطيران المدني الدولي لمدة ٣ سنوات فقط (٣ أقساط)، على أن يكون الالتزام بعد ذلك ضمن ميزانية المنظمة.

٢ - الطلب من الإدارة العامة للطيران المدني تزويد مجلس الوزراء بالالتزامات المالية السنوية المترتبة على تشغيل المكتب المشترك لدول مجلس التعاون لدى منظمة الطيران المدني الدولي وحصص الكويت منها.

بالإشارة إلى كتاب الإدارة العامة للطيران المدني المؤرخ ٧ / ٨ / ١٩٨٩ والمرقم ٤٥٢١ وكتاب وزارة التخطيط المؤرخ ١٢ / ٨ / ١٩٨٩ والمرقم ٢٨٤.



Council of Ministers Resolution  
No. (228) Dated 12/3/2000

Sub ect: Canceling Two Council of  
Ministers Resolutions Adopted in Its  
Meetings Nos. (51/81) and (11-55/96)

The Council of Ministers has perused, in its Meeting No. (11/2000) held on 12/3/2000, the minutes of meeting No. (7/200) of the Committee For Economic Affairs held on 1/3/2000, and following the review of the recommendations stated therein, the Council of Ministers has issued its Resolution No. (228/ Fourth) as follows:

Approving canceling the following two Council of Ministers' Resolutions:

1- The Resolution adopted in its Meeting No. (51/81) held on 23/11/1981, which stipulates "Approving the request of Kuwaiti Airways Corporation to improve its current services offered by the information system and the automated centre by installing computer devices at the offices of the travel agencies for the purpose of establishing a more comprehensive system and of larger capacity in this domain".

2- The Resolution No. (498/ Second) adopted in its Meeting No. (11-55/96) held on 22/12/1996, which stipulates "Approving restricting the provision of ground services for the airline companies operating at Kuwait International Airport to Kuwaiti Airways Corporation or to the companies established by the said corporation for this purpose, and for this to be for a period of 10 years starting from 22/12/1996".

Authorizing the Directorate General of Civil Aviation to initiate qualifying and assigning the provision of some or all ground services at Kuwait International Airport to the companies and establishments specialized in this field, through a public tender with the aim to attain distinct services and to allow for the principle of competition between companies specialized in this field.

This is for your kind review,

قرار مجلس الوزراء رقم (٢٢٨)  
بتاريخ ٢٠٠٠/٣/١٢

الموضوع : إلغاء قراري مجلس الوزراء المتخذين  
في اجتماعيه رقمي (٨١ /٥١) ، (١١ -٥٥ /٩٦)

فقد اطلع مجلس الوزراء في اجتماعه (٢٠٠٠ /١١) المنعقد بتاريخ ١٢ /٣ /٢٠٠٠ على محضر الاجتماع (٧ /٢٠٠) للجنة الشؤون الاقتصادية المنعقد بتاريخ ١ /٣ /٢٠٠٠ ، وبعد استعراض التوصيات الواردة ضمنه ، أصدر المجلس قراره رقم (٢٢٨ / رابعاً) التالي :

الموافقة على إلغاء قراري مجلس الوزراء التاليين :

١ - القرار المتخذ باجتماعه رقم (٨١ /٥١) المنعقد بتاريخ ٢٣ /١١ /١٩٨١ القاضي «بالموافقة على طلب مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية بتطوير خدماتها الحالية التي يقدمها نظام المعلومات والمركز الآلي بتركيب أجهزة كمبيوتر في مكاتب وكالات السفر بغرض إيجاد نظام أكثر شمولاً وسعة في هذا المجال» .

٢ - القرار رقم (٤٩٨ / ثانياً) المتخذ باجتماعه رقم (١١ -٥٥ /٩٦) المنعقد بتاريخ ٢٢ /١٢ /١٩٩٦ القاضي «بالموافقة على حصر تقديم الخدمات الأرضية لشركات الطيران العاملة في مطار الكويت الدولي في مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية أو بالشركات التي أنشأتها المؤسسة لهذا الغرض وذلك لمدة عشر سنوات اعتباراً من ٢٢ /١٢ /١٩٩٦» .

والإذن للإدارة العامة للطيران المدني مباشرة تأهيل وإسناد تقديم بعض أو جميع الخدمات الأرضية في مطار الكويت الدولي للشركات والمؤسسات المتخصصة في هذا المجال ، عن طريق مناقصة عامة بهدف الحصول على خدمات متميزة وإتاحة مبدأ المنافسة بين الشركات المتخصصة بهذا المجال .

للتفضل بالاطلاع ،

**Council of Ministers Resolution  
No. (937) of Year 2002**

**قرار مجلس الوزراء رقم (٩٣٧) لسنة ٢٠٠٢م**

**Sub ect: The Air-Cargo Building At  
Kuwait  
International Airport**

**الموضوع : مبنى الشحن الجوي في مطار  
الكويت الدولي**

The Council of Ministers has perused in its Meeting No. (43/2002) held on 22/9/2002 the minutes of meeting No. (20/2002) of the Committee for Economic Affairs held on 16/9/2002, and after examining the recommendations stated therein, the Council of Ministers issued its Resolution No.(937/ First/ 2) as follows:

Commissioning the Directorate General of Civil Aviation to undertake all the necessary procedures to ensure implementing the quota of the national workforce determined on the company awarded the tender for providing ground services, and who are to be from amongst the national workforce operating at both Kuwait Airways Corporation and Kuwait Aviation Services Company (KASCO).

For your kind review,

فقد اطلع مجلس الوزراء في اجتماعه رقم (٢٠٠٢/٤٣) المنعقد بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٠٢م على محضر الاجتماع رقم (٢٠٠٢/٢٠) للجنة الشؤون الاقتصادية المنعقد بتاريخ ٩/٩/٢٠٠٢م ، وبعد استعراض التوصيات الواردة ضمنه ، أصدر المجلس قراره رقم (٩٣٧ / أول / ٢) التالي :

تكليف الإدارة العامة للطيران المدني باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان شغل نسبة العمالة الوطنية المقررة على الشركة الفائزة في مناقصة تقديم الخدمات الأرضية من العمالة الوطنية العاملة في كل من مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية والشركة الكويتية لخدمات الطيران (KASCO).

للتفضل بالاطلاع ،

Council of Ministers Resolution  
No. (937) of Year 2002

قرار مجلس الوزراء رقم (٩٣٧) لسنة ٢٠٠٢م

Sub ect: Requests For Establishing  
Kuwaiti Companies In The Field of  
Air-Transport

الموضوع : طلبات تأسيس شركات كويتية  
تعمل في مجال النقل الجوي

The Council of Ministers has perused, in its Meeting No.(43/2002) held on 22/9/2002, the minutes of meeting No. (20/2002) of the Committee for Economic Affairs held on 16/9/2002, and after examining the recommendations stated therein, the Council of Ministers issued the Resolution No. (937/ Second) as follows:

Approving, in principle, the establishment of a regional company for passengers transport and an air-cargo company enjoying premium quality specifications in order to place the State of Kuwait on the international cargo map, and requesting from both the Directorate General of Civil Aviation and Kuwaiti Airways Corporation to prepare a paper on the subjects and report to the Council of Ministers the results thereof within one week from the date herein.

This is for your kind review,

فقد اطلع مجلس الوزراء في اجتماعه رقم (٤٣/٢٠٠٢) المنعقد بتاريخ ٢٢/٩/٢٠٠٢م على محضر الاجتماع رقم (٢٠/٢٠٠٢) للجنة الشؤون الاقتصادية المنعقد بتاريخ ٩/٢٠٠٢م ، وبعد استعراض التوصيات الواردة ضمنه ، أصدر المجلس قراره رقم (٩٣٧/ ثانيا) التالي :  
الموافقة من حيث المبدأ على إنشاء شركة نقل ركاب إقليمية وشركة للشحن الجوي تتتع بمواصفات عالية الجودة تضع الكويت على خارطة الشحن الدولي ، والطلب من كل من الإدارة العامة للطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية بإعداد ورقة حول الموضوعين ، وموافاة المجلس بما يتم التواصل إليه وذلك خلال أسبوع من تاريخه .  
للتفضل بالاطلاع ،

Council of Ministers Resolution  
No. (1098/ Fifth) Dated  
3/11/2003AD.

Sub ect: Applications For Establishing  
Kuwaiti Companies Operating In The  
Field of Air-Transport

The Council of Ministers has perused, in its Meeting No. (48-2/2003) held on 9/11/2003, the minutes of meeting No. (17-2/2003) of the Economic Affairs Committee held on 3/11/2003, and after examining the recommendations stated therein, the Council of Ministers has issued its Resolution No. (1098/ Fifth) as follows:

1- Approving allowing the licensing of establishing companies for air-cargo services, passengers transport services, and air-transport services without complementary services, this in accordance with the restrictions and conditions set out by the Ministry of Commerce & Industry and in collaboration with the Directorate General of Civil Aviation, provided that the founders must own a share not exceeding 30 and the remaining is to be launched as public offering.

2- Commissioning the Directorate General of Civil Aviation to carry out the necessary procedures that would ensure activating and facilitating the air-transport traffic and opening the airspace for receiving more air traffic.

Secretary General of The Council of Ministers

قرار مجلس الوزراء

رقم (١٠٩٨ / خامسا) بتاريخ ٣/١١/٢٠٠٣م

الموضوع : طلبات تأسيس شركات كويتية  
تعمل في مجال النقل الجوي

فقد اطلع مجلس الوزراء في اجتماعه رقم (٤٨-٢/٢٠٠٣) المنعقد بتاريخ ٩/١١/٢٠٠٣ على محضر الاجتماع رقم (١٧-٢/٢٠٠٣) للجنة الشؤون الاقتصادية المنعقد بتاريخ ٣/١١/٢٠٠٣، وبعد استعراض التوصيات الواردة ضمنه، اصدار المجلس قراره رقم (١٠٩٨ / خامسا) التالي :

١ - الموافقة على السماح بالترخيص بإنشاء شركات لخدمات الشحن الجوي وخدمات نقل الركاب وخدمات النقل الجوي بدون الخدمات الكمالية، وذلك وفق الضوابط والشروط التي تضعها وزارة التجارة والصناعة بالتعاون مع الإدارة العامة للطيران المدني، على أن يكون للمؤسسين نسبة لا تتجاوز ٣٠٪ ويطرح الباقي للاكتتاب العام.

٢ - تكليف الإدارة العامة للطيران المدني باتخاذ الإجراءات الكفيلة بتنشيط وتسهيل حركة النقل الجوي وفتح الأجواء لاستقبال المزيد من حركة الطيران.

الأمين العام لمجلس الوزراء

Council of Ministers Resolution  
Dated 15th November 2005

Sub ect: Allowing The Ministers to use  
Different Airlines  
For The Official Missions

Upon the request of the Minister of Planning and the Minister of State for Administrative Development Affairs concerning the Council Ministers Resolution No. (15/6) adopted in its Meeting No. (31/84) held on 15/7/1984, which stipulates "Obligating all the staff of the Government Ministries, Institutions and Authorities to travel onboard Kuwaiti Airways Corporation aircraft when carrying out official missions or educational delegations".

The Council of Ministers has discussed, in its Meeting No. (49/2005) held on 30/10/2005, the subject matter of restricting the travel of the Ministers and their official delegates on official missions to the use of the said aircraft. And since the timing and routes of some of these flights are inconvenient for the starting and ending dates of these missions, which in turn requires designating private aircraft and thus increases the travel costs of the delegation, and seeking to facilitate the transportation of the Ministers in order to carry out their official missions, therefore the Council of Ministers has issued its Resolution No. (1166) as follows:

Approving for the Ministers and their delegates on official missions the use of different airlines which timing are convenient with the timing and programs of their missions, and this shall represent an exception to the Council of Ministers' Resolution No. (15/6) issued in its Meeting No. (31/84) held on 15/7/1984.

This is for your kind review,

قرار مجلس الوزراء

بتاريخ ١٥ نوفمبر ٢٠٠٥

الموضوع: السماح للوزراء باستخدام خطوط  
طيران مختلفة في المهام الرسمية

بناء على عرض وزير التخطيط ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية حول قرار مجلس الوزراء رقم (٦/١٥) المتخذ في اجتماعه رقم (٨٤/٣١) المنعقد بتاريخ ١٥/٧/١٩٨٤ القاضي بـ«الإزام سفر جميع موظفي الوزارات والمؤسسات والهيئات الحكومية عند قيامهم في مهمات رسمية أو بعثات تعليمية فقط على طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية».

فقد ناقش مجلس الوزراء في اجتماعه رقم (٢٠٠٥/٤٩) المنعقد بتاريخ ٣٠/١٠/٢٠٠٥ موضوع اقتصار تنقلات الوزراء والوفود الرسمية المرافقة في المهمات الرسمية على استخدام تلك الطائرات، ونظرا لعدم مناسبة بعض مواعيد وخطوط تلك الرحلات مع مواعيد بدء أو انتهاء تلك المهمات، مما يتطلب الأمر تخصيص طائرة خاصة وما يترتب على ذلك من زيادة في تكاليف سفر الوفد، وسعيا لتسهيل تنقل الوزراء لإنجاز مهامهم الرسمية، فقد اصدر المجلس قراره رقم (١١٦٦) التالي:

الموافقة على استخدام الوزراء ومرافقيهم في المهمات الرسمية طائرات خطوط الطيران المختلفة التي تتناسب مع مواعيد وبرامج مهماتهم، وذلك استثناء من قرار مجلس الوزراء رقم (٦/١٥) المتخذ في اجتماعه رقم (٨٤/٣١) المنعقد بتاريخ ١٥/٧/١٩٨٤. للفضل بالاطلاع،

Ministerial Resolution  
No. (38) of Year 1994AD.  
Minister of Commerce  
Industry

قرار وزاري رقم (٣٨) لعام ١٩٩٤م  
بشأن حق الناقلات الوطنية التابعة لدول  
مجلس التعاون بالبيع المباشر بدولة الكويت  
دون الحاجة إلى وكيل عام أو كفيل محلي

Following perusal of:

- Law No. (36) of year 1964 concerning Regulating The Commercial Agencies,
- Law No. (32) of year 1969 regarding Regulating The Licenses of Retail Shops,
- Law No. (44) of year 1981 concerning Approving The Articles of Association of the Cooperation Council of The Gulf Arabian States,
- Law No. (58) of year 1982 regarding Approving The Unified Economic Agreement between the Cooperation Council States, and
- The Decisions of the 14th Session of the Higher Board of the Cooperation Council of The Gulf Arabian States, held in Riyadh during the period 20th -22nd of December 1993,
- It Has Been Decided -

Article (1)

The national airline companies "National Carriers" of the Gulf Arabian States of the Cooperation Council are permitted to sell directly inside the State of Kuwait without the need for a general agent or a local sponsor.

Article (2)

The implementation of Article (1) of this Decree shall not prejudice the rights resulting from the existing contracts between the national airline companies of the Gulf Arabian States of the Cooperation Council and their agents inside the State of Kuwait.

Article (3)

This Resolution shall be published in the Official Gazette, and shall enter into force as of its publishing date.

Minister of Commerce Industry.

وزير التجارة والصناعة

- بعد الاطلاع على القانون رقم ٣٦ / ١٩٦٤ بشأن تنظيم الوكالات التجارية .
- وعلى القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦٩ بشأن تنظيم تراخيص المحلات التجارية .
- وعلى القانون رقم ٤٤ لسنة ١٩٨١ بالموافقة على النظام الاساسي لمجلس التعاون لدول الخليج العربية .
- وعلى القانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٨٢ بالموافقة على الاتفاقية الاقتصادية الموحدة بين دول مجلس التعاون .
- وعلى مقررات الدورة الرابعة عشرة للمجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية التي عقدت بالرياض خلال الفترة من ٢٠-٢٢ ديسمبر ١٩٩٣ .

قرر

مادة (١)

يصح لشركات الطيران الوطنية «الناقلات الوطنية» لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية بالبيع المباشر بدولة الكويت دون الحاجة إلى وكيل عام أو كفيل محلي .

مادة (٢)

لا يخل تطبيق المادة الاولى من هذا القرار بالحقوق المترتبة على العقود القائمة بين شركات الطيران الوطنية لدول مجلس التعاون الخليج العربية ووكلائها بدولة الكويت .

مادة (٣)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ نشره .

وزير التجارة والصناعة

Ministerial Resolution No.( 21) of  
Year 2004  
Concerning The Rules of Regulating  
And Operating The  
Computer Reservation System In The  
State of Kuwait

Following perusal of:

- Decree-Law No. (68) of year 1980 concerning the issuance of the Commercial Law,

- Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating the Air-Transport Market inside Kuwait and its Executive Bylaw, and

- Given the endeavors of the Directorate General of Civil Aviation to properly regulate the air-transport market inside the State of Kuwait,

The following has been decided:

Article (1)

The provisions of the "Code of Conduct for Regulating and Operating The Computer Reservation Systems" issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO) that became operational effective from 1/11/1996 and any amendments effected thereon in the future, shall be applied to the distribution of the international air-transport services through the Computer Reservation System inside the State of Kuwait.

Article (2)

The persons operating in this market who are addressed in Para (3) of Article (1) of the Decree-Law No. (31) of year 1987, the vendors of the Computer Reservation Systems, and any entities addressed by the said Code of Conduct in the previous Article, all must abide by the provisions of this Code within the framework of any instructions to be issued by the Directorate General of Civil Aviation in this regard.

Article (3)

The provisions of this Resolution shall enter into force as of the date it is published in the official gazette, and the concerned authorities must execute same.

Minister of Communications    Minister  
of Planning  
Minister of State For Administrative  
Development Affairs

قرار وازاري رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٤  
بشأن قواعد تنظيم وتشغيل نظم الحجز  
الآلي في دولة الكويت

- بعد الاطلاع على المرسوم بالقانون رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة ،

- وعلى المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ولائحته التنفيذية ،

- وحرصاً من الإدارة العامة للطيران المدني على حسن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت

فقد تقرر ما يلي :

مادة (١)

تطبق أحكام «مدونة قواعد لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي» الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) والتي بدأ سريان مفعولها اعتباراً من ١/١١/١٩٩٦ وأية تعديلات ترد عليها مستقبلاً على توزيع خدمات النقل الجوي الدولي بواسطة نظم الحجز الآلي في دولة الكويت .

مادة (٢)

على أشخاص السوق المخاطبين في الفقرة ٣ مادة ١ من المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ وبإبائي نظم الحجز الآلي وأية جهات تخاطبها مدونة القواعد المذكورة في المادة السابقة الالتزام بأحكام هذه المدونة وذلك في إطار أي تعليمات تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني بهذا الخصوص .

مادة (٣)

يعمل بأحكام هذا القرار اعتباراً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية وعلى الجهات المعنية تنفيذه .

وزير المواصلات ووزير التخطيط  
ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية

Code of Conduct  
For Regulating And Operating The  
Computer Reservation Systems

مدونة قواعد  
لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي

Introduction:

The Board of International Civil Aviation Organization ICAO recognizes that the Computer Reservation Systems provide substantial benefits to both the air-transport industry and air-transport users. However, such systems can also be used in abusive ways. To promote desirable practices and avoid harmful ones in the distribution of air-carrier products through the Computer Reservation Systems, the Board has approved on 17/12/1991 the ICAO Code of Conduct for the Computer Reservation Systems and urged the States to adopt same.

The Board undertook, at the time, to review the Code in the light of experience. In the course of that review the Board has taken into account application of the Code by ICAO Contracting States, the need to strengthen the effectiveness of the Code, the implications of the General Agreement on Trade in Services (GATS) which includes Computer Reservation Systems, the conclusions of the Computer Reservation Systems issued by the World Air-Transport Conference, and a revised resolution on Computer Reservation Systems (D31-13) promulgated by the 31st Session of the General Assembly of the International Civil Aviation Organization. The Board has concluded that a more formal system with world-wide applicability and use was warranted, the Board therefore approved on 25/6/1996 this revised Code to replace the existing Code in its entirety, effective from 1/11/1996.

مقدمة

ان مجلس منظمة الطيران المدني الدولي يدرك أن نظم الحجز الآلي تعود بمنافع كبيرة على صناعة النقل الجوي وعلى مستخدمي النقل الجوي على حد سواء . ومع ذلك فإن هذه النظم يمكن أن تستخدم أيضا بطرق ضارة . ولأجل تشجيع الممارسات النافعة وتجنب الممارسات الضارة ، وافق المجلس في ١٧ / ١٢ / ١٩٩١ على مدونة ايكاو لقواعد نظم الحجز الآلي ، وحث الدول على اتباعها .

تعهد المجلس آنذاك بمراجعة المدونة في ضوء التجربة . وخلال تلك المراجعة وضع المجلس في اعتباره مدى قيام الدول المتعاقدة لدى ايكاو بتطبيق مدونة قواعد السلوك ، والحاجة إلى تقوية فعالية المدونة . وأثر الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات الذي يشمل نظم الحجز الآلي ، والاستنتاجات الخاصة بنظم الحجز الآلي التي أصدرها المؤتمر العالمي للنقل الجوي ، والقرار المنقح الخاص بنظم الحجز الآلي (د ٣١ - ١٣) الذي أصدرته الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي . وقد توصل المجلس إلى الاقتناع بأن ثمة حاجة إلى نظام أكثر انضباطا يمكن تطبيقه واستخدامه في جميع أنحاء العالم ، ولذلك قام المجلس في ٢٥ / ٦ / ١٩٩٦ بالموافقة على هذه المدونة المنقحة لتحل محل المدونة الحالية برمتها إعتبارا من ١ / ١١ / ١٩٩٦ .



This Code does not require formal ratification, but each Contracting State that decides to adopt it is expected to inform ICAO of its decision. The Code does not replace nor preclude any single or collective procedures by the State or the States concerning regulating the Computer Reservation System, nor does it imply that any particular means of regulation must be employed. A State may choose to employ the Code itself as a regulatory instrument, develop its national rules to for the Computer Reservation System based on this Code, modify the its national rules if necessary for consistency with the Code, employ the provisions of the existing legislations on trade or competition where relevant, require or encourage self policing arrangements by the Computer Reservation System's vendors, air-carriers and subscribers, apply it in its bilateral or multilateral relations with other States by means of undertaking the ideal model of Computer Reservation System, or to use any combination of these and similar means.

Article (1) of the Code describes its purpose and objectives, Article (2) establishes the relevant terminologies, while Article (3) defines the Code's scope of application. These are followed by Articles defining certain obligations of the States Article (4), the vendors of Computer Reservation Systems Articles (5 through 8), the air-carriers Article (9) and the subscribers to the Computer Reservation System Article (10). Article (11) deals with safeguarding the privacy of personal data, while Article (12) is concerning application, revisions and exceptions to certain provisions. The Code covers a

لا تحتاج هذه المدونة إلى عملية تصديق رسمية ولكن يتوقع من كل دولة متعاقدة تقرر أن تتبعها أن تخطر ايكاو بذلك . والمدونة لا تجب ولا تنسخ أي اجراءات منفردة أو جماعية من قبل الدولة أو الدول فيما يتعلق بتنظيم نظم الحجز الآلي، كما لا تتضمن الاصرار على اتباع اجراء بعينه . وهكذا يمكن للدولة أن تختار اتباع المدونة كآلية للتنظيم، أو أن تطور قواعد وطنية لنظم الحجز الآلي على أساس هذه المدونة، أو أن تعدل قواعد الوطنية حسب الضرورة لتمشى مع المدونة، أو أن تستخدم الأحكام القائمة في التشريعات الخاصة بالتجارة أو المنافسة أينما كان ذلك واردا، أو تشترط أو تشجع ترتيبات لمراقبة الذات من قبل بائعي نظم الحجز الآلي والناقلين الجويين والمشاركين، أو أن تستخدم أي مجموعة من هذه الوسائل أو مثيلاتها، أو أن تطبقها في علاقاتها الثنائية ومتعددة الأطراف مع الدول الأخرى وذلك بادراج البند النموذجي لنظم الحجز الآلي، أو أن تستخدم أي مجموعة من هذه الوسائل والسبل المماثلة .

تصف المادة الأولى من المدونة الغرض منها وأهدافها، وترسي المادة الثانية المصطلحات المناسبة، وتحدد المادة الثالثة نطاق تطبيق المدونة . ويلي هذه المواد تحدد التزامات الدول (المادة الرابعة) وبائعي نظم الحجز الآلي (المواد من الخامسة حتى الثامنة) والناقلين الجويين (المادة التاسعة) والمشاركين في نظم الحجز الآلي (المادة العاشرة)، وتتناول المادة الحادية عشر حماية خصوصية المعلومات الشخصية، أما المادة الثانية عشر فإنها تتعلق بالتطبيق والتنقيح والاستثناءات الخاصة ببعض الأحكام . والمدونة تغطي مجالا

rapidly changing field, since Computer Reservation Systems activities are driven by fast moving technological, regulatory and commercial developments. Consequently, Article (12) provides for the Board to revise the Code when circumstances warrant that.

The text of the Code is followed by complementary notes on the application of each Article. These notes explain the purpose and intent of the Articles and identify relevant factors to be taken into account when applying the Code.

#### Article (1)

##### Purpose:

This Code is based on transparency, accessibility and non-discrimination, and aims at enhancing fair competition among airlines and among Computer Reservation Systems and at affording international air-transport users access to the widest possible choice of options in order to meet their needs. To this end, the Code takes into account current market practices, the particular interests of developing countries, and the critical need for harmonization of the various national and regional Computer Reservation Systems regulations.

#### Article (2)

##### Terminologies:

In this Code:

- A- "Computer reservation system (CRS)" means a computer system that provides displays of schedules, space availability and tariffs of air-carriers, and through which reservations on air-transport services can be made.
- B- "System Vendor" means an entity that operates or markets the Computer Reservation System.

سريع التغيير حيث أن التطورات السريعة في مجال التكنولوجيا والتنظيم والتجارة تشكل وتدفع أنشطة نظم الحجز الآلي . وبالتالي فإن المادة الثانية عشرة تتيح للمجلس أن يراجع المدونة عندما تقضي الظروف بذلك .

ويتبع نص المدونة ملاحظات تكميلية تتعلق بتطبيق كل مادة . وتشرح هذه الملاحظات الغرض والقصد من المواد كما تعين العوامل المناسبة التي يجب أخذها في الاعتبار عند تطبيق المدونة .

#### مادة (١)

##### الغرض :

تقوم هذه المدونة على الوضوح وإمكانية استخدامها وبعدها عن التمييز ، وهي تهدف إلى تعزيز المنافسة العادلة بين شركات الطيران وبين نظم الحجز الآلي وتزويد مستخدمي النقل الجوي الدولي بأوسع نطاق ممكن من الخيارات من أجل تلبية احتياجاتهم . وتحقيقاً لهذه الغاية تأخذ المدونة في حسابها الممارسات المتداولة في الأسواق حالياً ، والمصالح المعنية للبلدان النامية ، والحاجة الماسة إلى اتساق التنظيمات الوطنية والإقليمية المتنوعة لنظام الحجز الآلي .

#### مادة (٢)

##### المصطلحات :

في هذه المدونة :

- أ) (نظام الحجز الآلي CRS) يعني نظام كمبيوتر يوفر عرضاً للمواعيد والأماكن المتاحة وأسعار الناقلين الجويين يمكن بواسطته إجراء الحجز على خطوط النقل الجوي .
- ب) (بائع النظام) يعني الطرف الذي يقوم بتشغيل أو تسويق نظام حجز آلي .

- C- "Participating Carrier" means an air-carrier that uses one or more Computer Reservation System to distribute its air-transport services, either as the system vendor or as a result of an agreement with the system vendor.
- D- "Subscriber" means an entity such as a travel agent that uses the Computer Reservation Systems under contract with a system vendor for the sale of air-transport services to the general public.

#### Article (3)

##### Scope of Application:

- A- This Code shall apply to the distribution of international passenger air service products through Computer Reservation Systems. Where a State determines it is necessary to meet the purpose of the Code in Article (1), it shall also apply to computer information systems which provide displays of schedules, space availability and tariffs of air-carriers, without the capability of making reservations.
- B- Where unscheduled flights are included in principal displays they shall be identified as such, displayed under the same conditions as scheduled services and air-transport users shall be informed of any special applicable conditions.

#### Article (4)

##### Obligations of States:

A State that follows this Code shall:

- A- Ensure compliance with this Code by air-carriers, subscribers (where practicable) and system vendors for their Computer Reservation Systems' activities in its territory.

- ج) (الناقل المشترك) يعني الناقل الجوي الذي يستخدم نظاما واحدا أو أكثر للحجز الآلي لتوزيع خدمات نقله الجوي، سواء كبائع للنظام أو نتيجة لاتفاق مع بائع للنظام.
- د) (المشترك) يعني أي طرف، كوكالة سفر مثلا، يستخدم نظام الحجز الآلي بموجب عقد مع بائع للنظام لبيع خدمات النقل الجوي للجمهور.

#### مادة (٣)

##### نطاق التطبيق

- أ) تنطبق هذه المدونة على توزيع منتجات خدمات النقل الجوي الدولي بواسطة نظم الحجز الآلي. وعندما تقرر الدولة ضرورة تلبية غرض المادة ١ من المدونة، يجب عليها تطبيق الحجز الآلي التي توفر عروضاً لمواعيد رحلات الناقلين الجويين والأماكن المتوافرة والأسعار، دون أن تكون قادرة على إجراء الحجز.
- ب) عندما يشمل العرض الرئيسي على شاشة النظام رحلات غير منتظمة، يجب التنويه بذلك كما يجب أن تعرض هذه الرحلات بنفس المواصفات التي تعرض بها الرحلات المنتظمة، ويجب إخطار مستخدمي خدمات النقل الجوي بأي شروط خاصة منطبقة.

#### مادة (٤)

##### التزامات الدول :

- على الدولة التي تتبع هذه المدونة أن تقوم بما يلي :
- أ) تتأكد من اتباع هذه المدونة من قبل الناقلين الجويين والمشاركين (حسب الامكان) وبائعي النظم في أنشطتهم الخاصة بنظم الحجز الآلي في أراضيها.

- B- Remove regulatory obstacles, if any, to investment in Computer Reservation Systems domiciled in its territory by air-carriers or other entities domiciled in the territory of another State which follows this Code.
- C- Allow system vendors which comply with this Code to provide their Computer Reservation Systems services in its territory on a non-discriminatory basis and consistent with any bilateral or multilateral agreements or arrangements to which the State is a party.
- D- Treat all system vendors impartially regarding their Computer Reservation Systems activities in its territory.
- E- Permit the free flow across and within its national borders of the information needed to meet the reservation and related requirements of air-transport users.
- F- Use intergovernmental consultation processes to resolve any dispute involving another State following this Code, regarding the distribution of air-transport products through Computer Reservation Systems, that cannot be resolved satisfactorily by the parties immediately concerned.
- G- Not allow or require air-carriers or system vendors under its jurisdiction to take actions not in conformity with this Code, except to address, in an appropriate and proportionate manner, a lack of Computer Reservation Systems reciprocity or the consequences of a failure of intergovernmental consultation processes to resolve any Computer Reservation Systems dispute.

#### Article (5)

Obligations of System vendors to Air-carriers:

A system vendor shall:

ب) تزيل المعوقات التنظيمية، إن وجدت، التي تعترض الاستثمار في نظم الحجز الآلي في أراضيها من قبل الناقلين الجويين أو الأطراف الأخرى الكائنة في أراضي دولة أخرى تتبع هذه المدونة.

ج) تسمح لبائعي النظم الذين يتبعون المدونة أن يوفروا خدمات نظم الحجز الآلي في أراضيها على أساس من اللاتمييز وبما يتمشى مع أي اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف أو أي ترتيبات تكون الدولة طرفاً فيها.

د) تتعامل مع جميع بائعي النظم بدون تمييز فيما يخص أنشطة الحجز الآلي في أراضيها.

هـ) تسمح بحرية انطلاق المعلومات الضرورية داخل أراضيها وعبر حدودها لتلبية طلبات الحجز وما إليها من مستخدمي النقل الجوي.

و) تتشاور مع الحكومات لحل أي نزاع ينشأ مع دولة أخرى تتبع هذه المدونة فيما يخص توزيع منتجات النقل الجوي بواسطة نظم الحجز الآلي ولا يمكن حله بصورة مرضية من قبل الأطراف المعنية بشكل مباشر.

ز) لا تسمح للناقلين الجويين وبائعي الأنظمة الداخليين في اختصاصها ولا تطالبهم بأن يتخذوا تدابير تتعارض مع هذه المدونة إلا لتزيل بصورة سليمة ومتناسبة حالات عدم المعاملة بالمثل في نظم الحجز الآلي أو عواقب فشل التشاور بين الحكومات في حل أي منازعات حول نظم الحجز الآلي.

#### مادة (٥)

التزامات بائعي النظم ازاء الناقلين الجويين

يجب على بائع النظام أن يقوم بما يلي:

A- Permit participation in its Computer Reservation Systems by any carrier prepared to pay the requisite fees and to accept the system vendor's standard conditions.

B- Not require carriers to participate in its Computer Reservation Systems exclusively or for a certain proportion of their activities.

C- Not impose any conditions on participation in its Computer Reservation Systems that are not directly related to the process of distributing a carrier's air-transport products through the Computer Reservation Systems.

D- Not discriminate among participating carriers in the Computer Reservation Systems services it offers, including timely and non-discriminatory access to service enhancements, subject to technical or other constraints outside the control of the system vendor.

E- Ensure that any fees it charges are:

1- Non-discriminatory.

2- Not structured in such a way that small carriers are unfairly precluded from participation.

3- Reasonably structured and reasonably related to the cost of the service provided and used and shall, in particular, be the same for the same level of service.

F- Provide information on billing for the services of a system in a form (including, if requested, via or on electronic media) and in sufficient detail to allow participating carriers to verify promptly the accuracy of the bills.

G- Include in contracts a provision permitting an air-carrier to terminate a contract by giving notice:

أ) يسمح باشتراك أي ناقل مستعد لدفع الرسوم المطلوبة ولقبول الشروط الموحدة التي يطلبها بائع النظام.

ب) لا يشترط على الناقلين أن يشتركوا في نظامه هو على وجه القصر أو في نسبة معينة من أنشطتهم.

ج) لا يفرض على الاشتراك في نظامه للحجز الآلي شروط غير مرتبطة بشكل مباشر بعملية توزيع منتجات الناقل الجوي عن طريق نظام الحجز الآلي.

د) لا يميز بين ناقل وآخر في خدمات نظام الحجز الآلي التي يقدمها، بما في ذلك تسهيل الوصول في الوقت المناسب وبلا تمييز إلى وسائل تحسين الخدمات، وذلك في حدود المواصفات الفنية أو غير ذلك من الاعتبارات التي تقع خارج سيطرة بائع النظام.

هـ) يضمن أن الرسوم التي يتقاضاها: (١) غير تمييزية.

(٢) وليست مبنية على أساس يحول بطريقة غير شريفة دون مشاركة صغار الناقلين.

(٣) ومركبة تركيباً معقولاً وترتبط ارتباطاً معقولاً بتكاليف الخدمة المقدمة والمستخدم، وأن تكون موحدة على وجه الخصوص لكل مستوى خدمة.

و) يقدم المعلومات عن رسوم خدمات النظام بالشكل (بما في ذلك، إذا طلب منه، الوسائط الإلكترونية) والتفصيل الكفيلين بالسماح للناقلين المشتركين من التحقق على وجه السرعة من صحة الفواتير.

ز) يدرج في العقود بنداً يسمح للناقل الجوي بأن ينهي العقد بموجب إخطار مسبق بالشرطين التاليين:

- 1- Which need not exceed six months, to expire not before the end of the first year.
  - 2- As prescribed by national law.
- H- Load information provided by participating carriers with consistent and non discriminatory standards of care, accuracy and timeliness, subject to any constraints imposed by the loading method selected by the participating carrier.
- I- Not manipulate the information provided by carriers in any way that would lead to information being displayed in an inaccurate or discriminatory manner.
- J- Make any information in its Computer Reservation Systems directly concerning a single reservation available on an equal basis to the subscriber concerned and to all the carriers involved in the service covered by the reservation but to no other parties without the written consent of such carriers and the air-transport user.
- K- Not discriminate among participating carriers in making available any information, other than financial information relating to the Computer Reservation Systems itself, generated by its Computer Reservation Systems in an aggregated or anonymous form.

#### Article (6)

#### Obligations of System vendors to Subscribers Regarding Commercial Arrangements:

A system vendor shall not:

- A- Discriminate among subscribers in the Computer Reservation System services it offers.
- B- Restrict access by subscribers to other Computer Reservation Systems by requiring them to use its Computer

(١) ألا يتجاوز ستة أشهر، وألا ينتهي قبل نهاية السنة الأولى .

(٢) وأن يكون وفقاً لما ينص عليه القانون الوطني .

ح) يدخل المعلومات التي يوفرها له الناقلون المشتركون بقدر متساو من العناية وبلا تمييز وبدقة وفي الوقت المناسب وذلك في الحدود التي تفرضها طريقة الإدخال التي يختارها الناقل المشترك .

ط) لا يتلاعب في المعلومات التي يوفرها له الناقلون بأي طريقة تؤدي إلى عرض المعلومات على الشاشة بصورة غير دقيقة أو بشكل فيه تمييز .

ي) يوفر في نظامه للحجز الآلي أي معلومات تخص بطريقة مباشرة أي حجز وعلى أساس من المساواة للمشارك المعنى ولجميع الناقلين المعنيين بالخط الذي يشمل الحجز، ولا يقدم هذه المعلومات لأي أطراف أخرى بدون موافقة خطية من الناقلين المعنيين ومستخدمي النقل الجوي .

ك) لا يميز بين الناقلين المشتركين في توفير المعلومات الناتجة عن المعلومات المالية الخاصة بنظام الحجز الآلي نفسه .

#### مادة (٦)

التزامات بائعي النظم ازاء المشتركين بالنسبة للترتيبات التجارية :

يجب على بائع النظام أن يلتزم بما يلي :

- أ) ألا يميز بين المشتركين في خدمات نظام الحجز الآلي التي يقدمها .
- ب) ألا يقيد حرية وصول المشتركين إلى نظم الحجز الآلي الأخرى بأن يطلب منهم أن

- Reservation System exclusively or by any other means.
- C- Charge prices conditioned in whole or in part on the identity of carriers whose air-transport services are sold by the subscriber.
- D- Require subscribers to use its Computer Reservation System for sales of air-transport services provided by any particular carrier.
- E- Tie any commercial arrangements regarding the sale of air-transport services provided by any particular carrier to the subscriber's selection or use of the system vendor's Computer Reservation System.
- F- Require subscribers to use its terminal equipment or prevent them from using computer hardware or software that enables them to switch from the use of one Computer Reservation System to another, although it may require technical compatibility with its Computer Reservation System.
- G- Require subscribers to enter into contracts which:
- 1- Exceed five years, or
  - 2- Cannot be cancelled by the subscriber at any time after one year, with notice and without prejudice to recovery of actual costs, and
  - 3- Contain provisions that undermine contract termination.

#### Article (7)

Obligations of System ends Regarding Information Display:

A system vendor shall:

- A- Make available a principal display or displays of schedules, space availability

- يقتصروا على استخدام نظامه للحجز الآلي أو بأي وسيلة أخرى .
- (ج) ألا يفرض رسوما تختلف قيمتها الكلية أو الجزئية حسب هوية الناقلين الذين يقوم المشترك ببيع خدماتهم الجوية .
- (د) ألا يشترط على المشتركين أن يستخدموا نظام الحجز الآلي لبيع خدمات ناقل جوي بعينه دون غيره .
- (هـ) ألا يربط بين أي ترتيبات تجارية تنص على بيع خدمات أي ناقل جوي معين وبين قيام المشترك باختيار أو استعمال نظام الحجز الآلي لبائع النظام .
- (و) ألا يشترط على المشتركين أن يستخدموا وحداته الطرفية وألا يمنعهم من استخدام معدات أو برامج كمبيوتر تمكنهم من التحول من نظام إلى آخر للحجز الآلي ، ومع ذلك يمكنه أن يشترط أن تكون هذه المعدات والبرامج متوافقة فنيا مع نظامه للحجز الآلي .
- (ز) ألا يشترط على المشتركين أن يوقعوا عقوداً :
- (١) تزيد على خمس سنوات .
  - (٢) لا يمكن للمشارك أن يلغيها في أي وقت بعد مرور سنة بموجب إخطار وبدون المساس بحق استرداد التكاليف الفعلية .
  - (٣) تتضمن شروطاً يتعذر بسببها إنهاء العقد .

#### مادة (٧)

التزامات بائعي النظم بشأن عرض المعلومات

يجب على بائع النظام أن يقوم بما يلي :

- (أ) يوفر عرضاً رئيسياً أو أكثر لمواعيد الناقلين

and tariffs of air-carriers which is fair, non-discriminatory, comprehensive, and neutral in terms of:

- 1- Not being influenced, directly or indirectly, either by the identity of participating carriers or by airport identity.
  - 2- With the information ordered in a manner which is consistently applied to all participating carriers and to all city-pair markets.
- B- Ensure that any principal display made available is as fully functional and at least as easy to use as any other display it offers.
- C- Always provide a principal display except where there is a specific request from an air-transport user which requires the use of another display.
- D- Base the ordering of services in a principal display and the selection and construction of connecting services on objective criteria (such as departure/arrival times, total elapsed time between initial flight departure at origin and final flight arrival at destination, routing, number of stops, number of connexions, fares, etc.).
- E- Provide to subscribers:
- 1- A principal display of flight options ranked in the order of all non-stop flights by departure time, other direct flights not involving a change of aircraft and all connecting flights by elapsed journey time.
  - 2- A principal display of flight options ranked in any other order based on objective criteria.

الجويين والأماكن المتاحة لديهم وأسعارهم تبين بشكل عادل ولا تمييزي وشامل وحيادي مع مراعاة ما يلي:

- (١) عدم التأثير بشكل مباشر أو غير مباشر بهوية الناقلين المشتركين أو بهوية المطار.
  - (٢) ترتيب المعلومات بشكل متساو بالنسبة لجميع الناقلين المشتركين وبالنسبة لكل زوج مدن.
- ب) يضمن أن كل عرض رئيسي متاح سيظل كامل التشغيل وسهل الاستعمال بنفس سهولة استعمال أي عرض آخر يوفره.
- ج) يوفر دائماً عرضاً رئيسياً، إذا تسلم طلباً محدداً من أحد مستخدمي النقل الجوي باستخدام عرض آخر.
- د) أن يتبع في ترتيب الخدمات في العرض الرئيسي. وفي اختيار وتنظيم رحلات التوصيل أساساً موضوعية (مثل مواعيد المغادرة والوصول، والوقت الاجمالي المنصرم بين بدء المغادرة من المطار الأصلي ونهاية الوصول إلى مطار المقصد، والطريق الجوي، وعدد مرات التوقف، وعدد رحلات التوصيل، والأسعار، وما إلى ذلك)
- هـ) يوفر للمشاركين أيّاً مما يلي:
- (١) عرض رئيسياً لرحلات الطيران مرتبة على أساس مواعيد سفر جميع الرحلات المباشرة بدون توقف. ثم مواعيد الرحلات المباشرة الأخرى التي لا تستدعي تغيير الطائرة، ثم جميع رحلات التوصيل حسب طول وقت الرحلة الاجمالي.
  - (٢) عرضاً رئيسياً لرحلات الطيران بأي ترتيب مبني على أسس موضوعية.



- 3- Principal displays based on 1 and 2.
- F- In the ordering of services in a principal display, take care that no carrier obtains an unfair advantage.
- G- In any principal display of schedule information:
- 1- Clearly identify unscheduled flights, scheduled en route changes of equipment, use of the designator code of one air-carrier by another air-carrier, the name of the operator of each flight, the number of scheduled en route stops, and any surface sectors or changes of airport required.
  - 2- Clearly indicate that the information displayed regarding direct services is not comprehensive, if information on participating carriers' direct services is incomplete for technical reasons or if any direct services operated by nonparticipating carriers are known to exist and are omitted.
- H- In the selection and construction of connecting services in a principal display, select as many alternative (single or multiple) connecting points on a non discriminatory basis as is necessary to ensure a wide range of options.
- I- Not intentionally or negligently display inaccurate or misleading information.
- J- In cases where States do not find it practicable to ensure that subscribers comply with Article ١٠, include appropriate provisions regarding compliance in its contract with each subscriber.
- K- Where participating carriers have joint venture or other contractual arrangements requiring two or more of

- (٣) عروضاً رئيسياً مبنية على أساس (١) و (٢) و) يراعي عند ترتيب الخدمات في عرض رئيسي ألا يحصل أي ناقل على ميزة غير عادلة .
- ز) يبين بوضوح ما يلي في أي عرض رئيسي للمعلومات عن المواعيد .
- ١) ما هي الرحلات غير المنتظمة ، وما إذا كان من المقرر تغيير طائرة أثناء الرحلة ، وما إذا كان رمز الهوية الذي يستخدمه الناقل الجوي ينتمي إلى ناقل جوي آخر ، واسم الناقل الفعلي لكل رحلة ، وعدد مرات التوقف المقررة في الرحلة ، وأي تغييرات في القطاعات الأرضية أو المطارات .
  - ٢) أن المعلومات المعروضة والخاصة بالخدمات المباشرة ليست شاملة إذا كانت معلومات الناقلين المشتركين الخاصة بالخطوط المباشرة غير كاملة لأسباب فنية أو إذا كان من المعروف أن هناك خطوطاً مباشرة يشغلها ناقلون غير مشتركين ولم تدرج في العرض .
- ح) يختار أكبر قدر ضروري من الخيارات المتاحة (فردية أو متعددة) للنقط الموصلة على أساس غير تمييزي لضمان مجال واسع للاختيار ، وذلك عندما يختار وينظم خطوط التوصيل التي سيبينها في العرض الرئيسي .
- ط) لا يعرض سهواً أو اهمالاً معلومات غير دقيقة أو مضللة .
- ي) يدرج شروطاً مناسبة في تعاقد مع كل مشترك تضمن احترام المشترك لأحكام المادة العاشرة إذا كان من الصعب على الدولة أن تتحقق من هذا الاحترام .
- ك) يسمح لكل ناقل معن - لغاية ثلاثة ناقلين كحد أقصى - بعرض رحلاته على حدة برمز

them to assume separate responsibility for the offer and sale of air-transport products on a flight or combination of flights, permit each carrier concerned – up to a maximum of three – to have a separate display using its individual designator code.

#### Article (8)

Other Obligations of System vendors:

A system vendor shall:

- A- Make available in written form and in a timely manner, on the written request of any interested party, information on the services offered by its Computer Reservation System, the associated fees, the procedures it applies for entering and storing information in its Computer Reservation System, and the methods it uses for developing, editing and updating information displays provided to subscribers.
- B- Refrain from practices which inhibit or impair competition among system vendors or air-carriers.

#### Article (9)

Obligations of Air-carriers:

An air-carrier shall:

- A- Be responsible for the accuracy of information it provides to a system vendor for inclusion in a Computer Reservation System.
- B- In providing information on its air-transport services to system vendors:
  - 1- Ensure that it does not misrepresent services.
  - 2- Clearly identify the unscheduled flights, if it is decided to change the aircraft during the journey, if the "ID. Code" used by the air-carrier belongs to another air-carrier, the actual name of the air-carrier for each flight, the

هويته إذا كان الناقل عضواً في مشروع مشترك أو في ترتيبات تعاقدية تنص على أن يأخذ ناقلان أو أكثر مسؤولية مستقلة عن عرض وبيع رحلة أو مجموعة رحلات .

#### مادة (٨)

الالتزامات الأخرى لبائعي النظم

يجب على بائع النظام أن يلتزم بما يلي :

أ) يوفر، كتابة وفي الوقت المناسب، وبناء طلب مكتوب من أي طرف معني، معلومات عن الخدمات التي يقدمها نظام الحجز الآلي، وعن رسوم الانتفاع، وعن اجراءات لادخال وتخزين المعلومات في نظام الحجز الآلي، وعن الطرق التي يستخدمها لتطوير وتعديل وتحديث المعلومات المعروضة على المشتركين .

ب) يمتنع عن الممارسات التي تكبح أو تعيق المنافسة بين بائعين لنظم وبعضهم أو بين الناقلين الجويين وبعضهم .

#### مادة (٩)

التزامات الناقلين الجويين

يجب على الناقل الجوي أن يلتزم بما يلي :

أ) يكون مسؤولاً عن دقة المعلومات التي يقدمها إلى بائع النظام لادخالها في نظام الحجز الآلي .

ب) عندما يقدم المعلومات عن خطوط النقل الجوي إلى بائعي النظم .

١) يضمن أن لا يعرض الخطوط عرضاً خاطئاً .

٢) يبين بوضوح ما هي الرحلات غير المنتظمة، وما إذا كان من المقرر تغيير الطائرة أثناء الرحلة، وما إذا كان رمز الهوية الذي يستخدمه الناقل الجوي ينتمي إلى ناقل جوي آخر، واسم الناقل لفعلي

- number of stop-over determined for the flight, and any changes in the ground sectors or the airports.
- C- Not refuse, unless for legitimate technical or commercial reasons, to participate in any Computer Reservation System used by subscribers in a State where the carrier holds a dominant market position, if it is financially linked or otherwise affiliated with any other Computer Reservation System (other than as a result of a participation agreement with the system vendor).
- D- Not refuse, except where permitted by law, to provide information on schedules or tariffs to a system vendor whose Computer Reservation System is used by subscribers in the carrier's State of domicile, if it already provides such information to another system vendor whose Computer Reservation System is used by subscribers in that State, and
- E- Not require subscribers to use a particular Computer Reservation System for sales of its air-transport services, nor tie any commercial arrangements with subscribers regarding the sale of its air-transport services to the subscriber's selection or use of a particular Computer Reservation System where:
- 1- The air-carrier has a financial interest or is otherwise affiliated with that Computer Reservation System, or
  - 2- This would unfairly favour that Computer Reservation System.

#### Article (10)

#### Obligations of Subscribers:

A subscriber shall:

- A- Use or provide a principal display meeting the requirements of Article (7) for each transaction, except where a preference indicated by an air-transport user requires the use of another display.

لكل رحلة، وعدد مرات التوقف المقررة في الرحلة، وأي تغييرات في القطاعات الأرضية أو المطارات.

(ج) لا يرفض الا لأسباب فنية أو تجارية مشروعة الاشتراك في أي نظام للحجز الآلي يستخدمه المشتركون في دولة يحتل الناقل فيها مركزا مهيمنًا في السوق، وذلك إذا كان له صلة مالية أو أي صلة أخرى بنظام حجز آلي آخر (فيما عدا ينشأ نتيجة لاتفاق اشتراك مع بائع النظام).

(د) لا يرفض الا بموجب القانون أن يوفر المعلومات عن المواعيد والأسعار لبائع نظام يستخدم المشتركون نظامه للحجز الآلي في الدولة موطن الناقل، وذلك إذا كان يوفر بالفعل هذه المعلومات لبائع نظام آخر يستخدم المشتركون نظامه للحجز الآلي في تلك الدولة.

(هـ) لا يشترط على المشتركين أن يستخدموا نظام حجز آلي بعينه لمبيعات خطوطهم الجوية، ولا يربط بين أي ترتيبات تجارية معقودة مع المشتركين بشأن بيع خدمات الخطوط الجوية وبين اختيار أو استعمال المشترك لأي نظام حجز آلي بعينه في أي الحالتين التاليتين:

- (١) عندما تكون للناقل مصلحة مالية أو عندما يكون مرتبطًا بنظام الحجز الآلي هذا.
- (٢) عندما يحبذ هذا الأمر بشكل غير عادل نظام الحجز الآلي هذا.

#### مادة (١٠)

#### التزامات المشتركين

- يجب على المشترك أن يلتزم بما يلي:
- (أ) يستخدم أو يوفر عرضاً رئيسياً لكل عملية يفي بشروط المادة السابعة ما لم يكن الناقل الجوي قد بين أنه يفضل عرضاً آخر.

- B- Not manipulate information supplied by a Computer Reservation System in a manner that would result in inaccurate or misleading information being given to an air-transport user.
- C- Be responsible for the accuracy of any information it enters into a Computer Reservation System.
- D- Where unscheduled flights are included in a Computer Reservation System, inform an air-transport user if a flight is unscheduled or conditional upon any special terms.
- E- Inform air-transport users if it is decided to change the aircraft during the journey, if the "ID. Code" used by any air-carrier belongs to another air-carrier, the actual name of the air-carrier for each flight, and any changes in the ground sectors or the airport for each flight.
- F- Not make fictitious reservations through a Computer Reservation System.

#### Article (11)

#### Safeguarding The Privacy of Personal Data:

- A- States shall take appropriate measures to ensure that all parties involved in Computer Reservation System operations safeguard the privacy of personal data.
- B- Air-carriers, system vendors, subscribers and other parties involved in air-transportation are responsible for safeguarding the privacy of personal data included in Computer Reservation Systems to which they have access, and may not release such data without the consent of the passenger.

- ب) لا يتلاعب بالمعلومات التي يوفرها نظام الحجز الآلي بطريقة تسفر عن اعطاء مستخدم النقل الجوي معلومات غير دقيقة أو مضللة .
- ج) يكون مسؤولاً عن دقة أي معلومات يدخلها في نظام الحجز الآلي .
- د) يخطر مستخدم النقل الجوي بما إذا كانت الرحلة غير منتظمة أو مشروطه بشروط خاصة إذا كان نظام الحجز الآلي يتضمن رحلات غير منتظمة .
- هـ) يخطر مستخدم النقل الجوي بما إذا كان المقرر تغيير الطائرة أثناء الرحلة، وما إذا كان رمز الهوية الذي يستخدمه أحد الناقلين الجويين ينتمي إلى ناقل جوي آخر، واسم الناقل الفعلي لكل رحلة، وأي تغييرات في القطاعات الأرضية والمطارات في كل رحلة .
- و) لا يقوم بأي حجز صوري بواسطة نظام حجز آلي .

#### مادة (١١)

#### حماية خصوصية

#### المعلومات الشخصية :

- أ) يجب على الدول أن تتخذ التدابير المناسبة التي تضمن حماية خصوصية البيانات الشخصية لجميع الأطراف المشتركة في عمليات نظم الحجز الآلي .
- ب) الناقلون الجويون وبائعون النظم والمشركون والأطراف الأخرى المشتركة في النقل الجوي مسؤولون عن حماية خصوصية المعلومات الشخصية المدرجة في نظم الحجز الآلي التي يستعملونها، ولا يجوز لهم الأدلاء بأي من تلك المعلومات بدون موافقة الراكب .

## Article (12)

### Application, Revision And Exceptions:

- A- This Code shall be applicable with effect from 1/11/1996. It may be revised by the Board when it deems that circumstances warrant, provided that any revised Code shall supersede its predecessor in its entirety.
- B- Any State committing to adopt this Code must declare this by serving a notice to ICAO. Besides, any State deciding to discontinue such commitment must declare this by serving a notice to ICAO.
- C- Any State ranked by the United Nations as a developing country and which has notified ICAO that it adopts the Code may (decline to follow Clause C) of Article (4) until 31/12/2000, conditional upon these two terms:
- 1- To notify ICAO of same.
  - 2- For this action to be taken in accordance with any bilateral or multilateral agreements or arrangements which the State is a party of.
- D- Any State that had notified ICAO of its commitment to adopt the Code and had allowed or demanded actions not in conformity with the Code pursuant to Clause G of Article (٤), must notify ICAO of these actions.
- E- The Board will regularly advise all States of the notifications made pursuant to Clauses) B) through (D) above.
- F- the multi-access Computer Reservation Systems shall be exempted from compliance with Clauses (H) through (K) of Article (5) and Clauses (A) through (K) of Article (7).

## مادة (١٢)

### التطبيق والتنقيح والاستثناء :

- أ) يبدأ سريان هذه المدونة اعتباراً من ١/١١/١٩٩٦ . ويمكن للمجلس أن ينقحها عندما يرى أن الظروف تقتضي ذلك ، على أن تجب كل مدونة منقحة المدونة السابقة برمتها .
- ب) يجب على الدولة التي تلتزم باتباع هذه المدونة أن تعلن عن ذلك بتوجيه اخطار إلى المنظمة ويجب على الدولة التي تقرر عدم الاستمرار في هذا الالتزام أن تعلن عن ذلك بتوجيه إخطار إلى المنظمة .
- ج) يمكن لأي دولة صنفها الأمم المتحدة في عداد الدول النامية وأخطرت المنظمة بأنها تتبع المدونة أن تعزف عن اتباع الفقرة ج) من المادة الرابعة لغاية ٣١ /١٢ /٢٠٠٠ بالشرطين التاليين :
- ١) أن تخطر المنظمة بذلك .
  - ٢) أن يكون هذا الاجراء متخذ وفقاً لأي اتفاقيات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف تكون الدولة طرفاً فيها .
- د) يجب على الدولة التي أخطرت ايكاو بالتزامها باتباع المدونة وسمحت أو طالبت باجراءات لا تتماشى مع هذه المدونة وفقاً للفقرة ز) من المادة الرابعة أن تخطر المنظمة بهذه الاجراءات .
- هـ) سيقوم المجلس بصفة دورية باعلام الدول بالاطارات الواردة وفقاً للقرارات ب) إلى د) أعلاه .
- و) تعفى نظم الحجز الآلي متعددة المنافذ من اتباع الفقرات ح) إلى ك) من المادة الخامسة والفقرات أ) إلى ك) من المادة السابعة .

ايض

الفصل الثالث

المسائل الخاصة بمطار  
الكويت الدولي

ابيض



Ministerial Resolution No. (1) of Year 1965  
Concerning The Regulations of  
Kuwait International Airport

قرار وزاري رقم ١ لسنة ١٩٦٥  
خاص بانظمة مطار الكويت الدولي

Minister of Interior,

- Following perusal of Law No. (30)  
concerning Issuance of The Regulations of  
Civil Air-Navigation, and

- Pursuant to the proposal of the  
Director General of Civil Aviation,

It Has Been Resolved

وزير الداخلية

بعد الاطلاع على القانون رقم ٣٠ الخاص  
باصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .

وبناء على عرض مدير عام الطيران المدني .

قرر

Article (1)

The attached Regulations shall be  
applied at Kuwait International Airport, and  
the provisions contradicting same shall be  
annulled.

مادة (١)

يعمل بالانظمة المرافقة في مطار الكويت  
الدولي ، وتلغى الاحكام المعارضة لها .

Article (2)

The Director General of Civil Aviation  
shall execute this Resolution, which will  
become operational as of the date it is  
published in the official gazette.

مادة (٢)

على مدير عام الطيران المدني تنفيذ هذا  
القرار ، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة  
الرسمية .

Minister of Interior

وزير الداخلية

Issued on: 9th Ramadan 1384AH.  
Corresponding to: 11th January 1965AD.

صدر في ٩ رمضان ١٣٨٤ هـ  
الموافق ١١ يناير ١٩٦٥ م

## Chapter (1) se of The Airport

### Article (1)

This Regulations shall be apply to all the personnel of the Airport or those benefiting from this facility such as the Governmental authorities and institutions, the companies, the passengers, the employees, and the public.

### Article (2)

The Airport shall be permanently open to provide its services and all the units thereof shall work around the clock except during emergencies which the Directorate General of Civil Aviation must announce in advance.

### Article (3)

The Airport shall not be used and nor shall any of its areas be occupied unless upon license issued by the Minister, in accordance with the prevailing laws.

### Article (4)

The Airport Administration shall be entitled, in exceptional cases, to allow for placing supplies, goods, or equipment in the places it designates for a period not exceeding Twenty Four (24) hours (otherwise such items may be removed outside the Airport) at the expense and responsibility of its owners after notifying them.

### Article (5)

The runways designated for the aircraft takeoff and landing, the lanes for their approach, and the spaces for their parking, loading and discharging their loads, and fuelling, and except for that such places may not be used for any other purpose unless a prior license by the Directorate

## الفصل الأول استعمال المطار

### مادة (١)

يسري هذا النظام على جميع العاملين في مرفق المطار او المتفاعين به من هيئات حكومية ومؤسسات وشركات ومسافرين وموظفين وجمهور .

### مادة (٢)

يظل المطار مفتوحا يؤدي خدماته بصورة دائمة وتعمل مختلف وحداته مدة (٢٤) ساعة في اليوم إلا في الظروف الطارئة التي ينبغي على الإدارة العامة للطيران المدني أن تعلن عنها مسبقا .

### مادة (٣)

لا يجوز استعمال المطار أو اشغال أي قسم منه الا بترخيص صادر عن الوزير وفقا للقوانين النافذة .

### مادة (٤)

يحق لإدارة المطار أن تسمح في الحالات الاستثنائية بوضع المهمات أو البضائع أو المعدات في الاماكن التي تعينها لمدة لا تتجاوز الاربع وعشرين ساعة، (وإلا جاز نقلها إلى خارج المطار) على نفقة ومسؤولية أصحابها بعد انذارهم .

### مادة (٥)

ان المدرج مخصصة لاقلاع الطائرات وهبوطها والممرات لتدرجها والساحات لوقوفها وتحميل او تفريغ حمولتها وتزويدها بالوقود وفيما عدا ذلك يحظر استعمال تلك الاماكن لاي غرض قبل الحصول على ترخيص من

General of Civil Aviation is obtained pursuant to a proposal from the Airport Director.

#### Article (6)

It is forbidden to leave behind any type of luggage on the runways, passageways or spaces.

#### Article (7)

Carrying out any commercial activity or type of service provision at the Airport area for charge is forbidden, unless it is provided for in the prevailing laws and regulations, and unless a prior license is issued thereto.

#### Article (8)

It is forbidden to:

- 1- Demand or accept donations, grants, or gratuity at the Airport for any purpose without permission from the Minister or a license from the competent authorities, depending on the matter's requirements.
- 2- Post advertisements in any place at the Airport or any of the areas belonging to it.
- 3- Take photos, shoot movies (audio/video), and practice broadcasting works unless upon permission from the Directorate General of Civil Aviation.

#### Article (9)

Animals are not allowed into the Airport station or aircraft hangars and parking spaces, except for dogs pulled by its owners and which must be muzzled and had undergone the necessary health procedures.

#### Article (10)

Any person who finds lost items must submit same to the Airport Administration where it shall remain under its responsibility until delivered to the owners thereof and disposed of according to the legal procedures.

الإدارة العامة للطيران المدني بناء على اقتراح مدير المطار .

#### مادة (٦)

يحظر ترك البضائع من أي نوع كانت على مدارج أو الممرات أو الساحات .

#### مادة (٧)

يحظر القيام بأي نشاط تجاري أو تقديم خدمات في منطقة المطار لقاء أجر لا تنص عليها القوانين والأنظمة النافذة وبدون ترخيص سابق .

#### مادة (٨)

يحظر :

- ١ - طلب أو قبول التبرعات أو الاعانات أو الاكراميات في المطار لأي غاية كانت إلا بإذن من الوزير أو بترخيص من السلطات المختصة حسب مقتضيات الأمر .
- ٢ - لصق الاعلانات في أي مكان من المطار أو في المناطق التابعة له .
- ٣ - النقط الصور والافلام السينمائية (الاذاعية المرئية) ومزاولة الاعمال الاذاعية إلا بإذن من الإدارة العامة للطيران المدني .

#### مادة (٩)

يحظر دخول الحيوانات في محطة المطار أو إلى مناطق ه الطائرات وساحات وقوفها إلا إذا كانت كلابا يجرها لأصحابها بحيث أن تكون مكتمة واتخذ في شأنها الاجراءات الصحية اللازمة .

#### مادة (١٠)

على من يعثر داخل المطار على أشياء مفقودة أن يسلمها إلى إدارة المطار، وتبقى تحت مسؤوليتها حتى يتم تسليمها أصحابها والتصرف فيها وفقا للاجراءات القانونية .

## Chapter (2) General Cleanliness

### Article (11)

Litters and cigarette butts must not be thrown outside the containers designated thereto.

### Article (12)

It is forbidden for all the personnel and employees working at the Airport to use the toilets designated for the passengers.

### Article (13)

It is forbidden to consume food or drinks and the like on the work counters of the companies and enterprises.

### Article (14)

Companies, enterprises, and Governmental authorities at the Airport shall be responsible for the cleanliness of the premises and areas used by them, its regular maintenance, and not causing any damage to them. These entities may not effect alteration or modification on these premises and areas without the prior approval of the Directorate General of Civil Aviation thereon, and with must be pursuant to a proposal from the Airport Director.

## Chapter (3) Employees And workers

### Article (15)

The employees and workers of the companies and enterprises at the Airport are forbidden from sitting in the waiting rooms designated for the passengers.

### Article (16)

The porters and labors operating at the air-transport companies are forbidden from gathering in the public hall and behind reservation counters, and they are not

## الفصل الثاني النظافة العامة

### مادة (١١)

يحظر وضع النفايات واعقاب السجائر خارج الاوعية المختصة لها .

### مادة (١٢)

يمنع جميع الموظفين والمستخدمين العاملين في المطار من استعمال دورات المياه الخاصة بالمسافرين .

### مادة (١٣)

يحظر تناول الطعام والمرطبات وما شابهما على مكاتب العمل (كونترات) الخاصة بالشركات والمؤسسات .

### مادة (١٤)

ان الشركات والمؤسسات والهيئات الحكومية في المطار مسؤولة عن نظافة الاماكن والساحات التي تستعملها وعليها المحافظة على صيانتها بصورة دائمة وعدم تعريضها للضرر، وعدم ادخال أي تحويل أو تعديل عليها قبل موافقة الإدارة العامة للطيران المدني بناء على اقتراح مدير المطار .

## الفصل الثالث الموظفون والمستخدمون

### مادة (١٥)

يمنع الموظفون ومستخدمو الشركات والمؤسسات التي في المطار من الجلوس في قاعات الانتظار المخصصة للمسافرين .

### مادة (١٦)

يمنع الحمالون والعاملون في شركات النقل الجوي من التجمع في القاعة العامة والتجمع

permitted into this hall except for the departure of the aircraft of the company they are working for.

#### Article (17)

The porters of the air-transport companies are forbidden from using the entrances and exits of the passengers, except in cases of emergency.

#### Article (18)

The staff of the Government authorities and the employees and workers of the air-transport companies as well as the other enterprises must wear the uniform determined by the codes of such authorities, companies, and enterprises. None of these persons shall be allowed to enter the restricted areas without such uniform.

#### Article (19)

The porters of the air-transport companies and also the workers of the investors must carry special numbers.

#### Article (20)

The porters and workers of the air-transport companies and the other enterprises must undergo a medical check-up at least once a year and the company must forward copy of the medical report to the Airport Administration. In case of failure to submit such report, their pass cards into airport shall not be renewed.

### Chapter (4)

#### Aircraft

#### Article (21)

The aircraft shall not take-off or land in emergencies that may endanger the lives of passengers and buildings according to the instructions of the Directorate General of Civil Aviation.

وراء مكاتب الحجز «الكونترات» ولا يسمح لهم بالدخول إلى تلك القاعة إلا لترحيل طائرات الشركة التي يعملون فيها .

#### مادة (١٧)

يمنع الحمالون لدى شركات النقل الجوي من استعمال المداخل والمخارج المخصصة للمسافرين إلا في الحالات الضرورية .

#### مادة (١٨)

على موظفي الهيئات الحكومية ومستخدمي وعمل شركات النقل الجوي والمؤسسات الأخرى ان يرتدوا الزي الرسمي الذي يحدده نظام تلك الهيئات والشركات والمؤسسات ، ولا يسمح لأي منهم دخول المناطق المحرمة بدونها .

#### مادة (١٩)

على الحمالين العاملين لدى شركات النقل الجوي والعمال لدى المستثمرين من يحملوا أرقاماً خاصة .

#### مادة (٢٠)

يخضع المستخدمون والعمال التابعون لشركات النقل الجوي والمؤسسات الأخرى لفحص طبي مرة في السنة على الأقل ، وعلى الشركة ان ترسل نسخة من هذا التقرير الطبي إلى إدارة المطار ، وفي حالة عدم تقديم هذا التقرير لا تجدد لهم بطاقات دخول المطار .

### الفصل الرابع

#### الطائرات

#### مادة (٢١)

يمنع اقلاع وهبوط الطائرات في الظروف الطارئة التي من شأنها تعريض حياة الأشخاص والمنشآت للخطر بناء على التعليمات الصادرة من الإدارة العامة للطيران المدني .

Article (22)

The aircraft cockpit crew are forbidden from assuming their job duties onboard the aircraft while being under the influence of alcoholic drinks or drugs.

Article (23)

The control tower shall, in all cases, determine the location of the aircraft on the parking spaces, and no aircraft is allowed to move from the airport without the permission of the tower, provided that such aircraft must stay in constant contact with the tower through radio devices or light signs in case of devices breakdown.

Article (24)

No aircraft shall land in the Airport or take-off from it unless it has a temporary or permanent permit from the Directorate General of Civil Aviation, except in cases of emergency.

Article (25)

The captains of the aircraft landing in Kuwait International Airport or taking-off from it, either in case of IFR or VER, shall abide by the instructions provided in Kuwait Aviation Manual "AIR" issued by the Directorate General of Civil Aviation (Navigation Division).

Article (26)

The aircraft equipped with skidpan are forbidden from landing in the Airport or taking-off from it without prior devices, except in cases of emergency.

Article (27)

The jet aircraft are forbidden from proceeding to the landing areas, approach lanes, spaces, or any other location in the Airport if the combustion gas released from their engines is harmful to the persons or

مادة (٢٢)

يحظر على ملاحى الطائرات استلام مهام وظائفهم على متنها وهم تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات .

مادة (٢٣)

يحدد برج المراقبة موقف الطائرات على ساحات الوقوف فى جميع الحالات ويحظر على أى طائر التحرك من المطار دون الموافقة المعطاة لها من البرج على أن تكون على اتصال مستمر مع البرج بواسطة الأجهزة اللاسلكية أو الاشارات الضوئية فى حالة تعطل الاجهزة .

مادة (٢٤)

لا يجوز لأى طائرة ان تهبط فى المطار او ان تقلع ما لم تكن حاصلة على تصريح من الإدارة العامة للطيران المدني مؤقتا أو دائما استثناء الحالات الاضطرارية .

مادة (٢٥)

على قائدى الطائرات الهابطة فى مطار الكويت الدولي او المقلعة سواء فى حالات الطيران الآلى او الطيران المرئى IFR or VER أن يتقيدوا بالتعليمات الواردة فى دليل طيران الكويت AIR الصادر من الإدارة العامة للطيران المدني (قسم الملاحة) .

مادة (٢٦)

يحظر هبوط واقلاع الطائرات المجهزة بزلاقة فى المطار دون أجهزة سابقة باستثناء الحالات الاضطرارية .

مادة (٢٧)

يحظر تدرج الطائرات النفاثة على مناطق الهبوط والمرات او الساحات أو أى قسم آخر من المطار إذا كان غاز الاحتراق الصادر عن

the facilities. In such case, the engines must be stopped and the aircraft must be towed to the intended place.

Article (28)

The aircraft engines may not be started for the purpose of testing or warming up unless in the areas designated for such purpose by the control tower.

Article (29)

The aircraft are forbidden from accessing to the Airport locations marked with the international signs indicating No-Use.

Article (30)

The aircraft landing in the Airport must leave the runway immediately after landing, and must taxi to the parking space designated for it according to the instructions of the control tower.

Article (31)

It is forbidden for the aircraft to park in the landing areas and runways, except in cases of emergency.

Article (32)

After parking the aircraft in the spaces designated for them, they must be fixed to the ground if necessary or have its brakes engaged, and place stakes in front of the wheels with chains or ropes to pull such stakes from a distanced place to avoid any risk to the workers.

Article (33)

It is forbidden to start the aircraft engine unless the person doing so is holds a license granting him such authority.

Article (34)

It is forbidden for any person to start the aircraft engines unless he holds the license authorizing him to do so.

محركاتها تسبب اضراراً للاشخاص أو المنشآت ، وفي هذه الحالات يجب إيقاف المحركات وقطر الطائرة إلى المكان المقصود .

مادة (٢٨)

يحظر إدارة محركات الطائرات بقصد التجربة أو التسخين إلا في الأماكن المخصصة لذلك من برج المراقبة .

مادة (٢٩)

يحظر على الطائرات ارتياد مناطق المطار المميزة بالعلامات الدولية لعدم الاستعمال .

مادة (٣٠)

على الطائرات التي تهبط في المطار ان تترك المدرج حالاً بعد الهبوط وان توجه إلى ساحة الوقوف المخصصة لها وفقاً لتعليمات برج المراقبة .

مادة (٣١)

يحظر إيقاف الطائرات في مناطق الهبوط والممرات باستثناء الحالات الاضطرارية .

مادة (٣٢)

عند إيقاف الطائرات في الأماكن المخصصة لها يتوجب تثبيتها على الأرض عند الاقتضاء أو شد فراملها ووضع سنادات أمام العجلات مزودة بجنازير أو حبال ليسهل سحب هذه السنادات من مسافة بعيدة تفادياً لوقوع أي خطر على العمال .

مادة (٣٣)

يحظر إدارة محركات الطائرات ما لم يكن حائزاً على الترخيص الذي يخول لذلك .

مادة (٣٤)

يحظر على أي شخص إدارة محركات الطائرات ما لم يكن حائزاً على الترخيص الذي يخوله ذلك .

Article (35)

The two-blade propellers of the perching aircraft must be on horizontal position in relation to the ground.

Article (36)

The period determined for parking the aircraft in the public aprons is:

- 1- Half an hour if there are no passengers or load on board.
- 2- An hour if there are passengers or load on board.

Any surpassing to this period entails that the captain of the aircraft or his representative must obtain prior license from the Air-Navigation Division, and in exceptional cases it may be issued by the Airport Director.

Article (37)

The aircraft taxiing at night or perching in public aprons must switch on their legal lights.

Article (38)

There must be red lights around the aircraft fixed at night outside the hangars to avoid collision.

Article (39)

The speed of the aircraft taxiing in the Airport must not exceed 20 miles per hour.

Article (40)

The aircraft must have the absolute "right of way" and freedom to taxi on the airport runways, lanes, spaces.

Article (41)

All the air-transport companies must assume the procedures necessary to prevent the spill of oils and fluids from the aircraft on the ground.

مادة (٣٥)

يتوجب أن تكون المراوح ذات النصلتين للطائرات الجاثمة بوضعية أفقية بالنسبة للأرض .

مادة (٣٦)

ان المدة المحددة لوقوف الطائرات في المواقف العامة هي:  
١ - نصف ساعة إذا لم يكن عليها مسافرون أو حمولة .

٢ - ساعة إذا كان عليها مسافرون أو حمولة .  
وكل تجاوز لهذه المدة يتطلب من ربان الطائرة أو من ينوب عنه الحصول مسبقاً على ترخيص من قسم الملاحة الجوية وبالحالات الاستثنائية يصدره مدير المطار .

مادة (٣٧)

على الطائرات المتدرجة ليلاً أو الجاثمة على المواقف العامة أن تكون أنوارها القانونية مضاءة .

مادة (٣٨)

يتوجب وضع أنوار حمراء حول الطائرات التي تبين ليلاً خارج الحظائر لتلافي الاصطدام .

مادة (٣٩)

يجب أن لا تتعدى سرعة الطائرة المتدرجة على أرض المطار (٢٠) ميلاً في الساعة .

مادة (٤٠)

تعطى الطائرات أفضلية السير المطلقة وحرية المرور على مدارج وممرات وساحات المطار .

مادة (٤١)

على جميع شركات النقل الجوي اتخاذ التدابير اللازمة لمنع انسكاب الزيوت والسوائل على الأرض من الطائرات .



#### Article (42)

Following the occurrence of an accident and after concluding the investigation, the aircraft owners must remove the wreckage of their aircraft outside the airport, and if they rejected doing so the then the Airport Administration shall remove same on the expense and responsibility of the owner.

#### Article (43)

In case of any violation to the Kuwaiti Civil Aviation Law and the Kuwaiti and international air-navigation regulations, the aircraft will be prohibited from taking-off, and in case any governmental authority operating at the Airport verifies the occurrence of any violation to the Regulations and its laws that necessitates suspending the aircraft from flying, such authority shall present a written request, at its own responsibility, to this effect to the Airport Administration and shall notify such administration the moment the cause of suspension is no longer present.

#### Article (44)

The air-transport companies must put a barrier of chains in front of the stairs designated for the ascending or descending of passengers to/from the aircraft in order to avoid their closeness to the engines or propellers.

#### Article (45)

The stairs and equipment shall not be placed around the aircraft hangars without any need to such stairs or equipment.

#### Article (46)

The owners of private aircraft and those belonging to clubs or institutes must not use the Airport without license from the Directorate General of Civil Aviation, nor shall they transfer passengers or cargo for charge or compensation.

#### Article (47)

When the case necessitates changing the aircraft numbers due to transfer of title or

#### مادة (٤٢)

على مالكي الطائرات بعد وقوعه حادث وعند انتهاء التحقيق نقل حطام طائراتهم إلى خارج المطار وفي حال تمنعهم عن ذلك تتولى إدارة المطار نقلها على نفقة المالك ومسئوليته.

#### مادة (٤٣)

تمنع الطائرات من الاقلاع في حالة حدوث مخالفة لقانون الطيران الكويتي ولأنظمة الملاحة الجوية الكويتية والدولية وفي حالة تأكد احدي الهيئات الحكومية العاملة في المطار من حدوث مخالفة للأنظمة والقوانين الخاصة بها تستلزم إيقاف الطائرة عن طيرانها، فعليها أن تتقدم بطلب خطي على مسئوليتها بالمعني إلى إدارة المطار وأن تشعرها خطيا فور زوال سبب التوقف.

#### مادة (٤٤)

على شركات النقل الجوي وضع حاجز من السلاسل أمام السلالم المعدة لصعود المسافرين إلى الطائرات أو النزول منها وذلك لتفادي اقترابهم من المحركات والمراوح.

#### مادة (٤٥)

يحظر وضع السلالم والمعدات حول حظائر الطائرات ما لم يكن هناك حاجة إليها.

#### مادة (٤٦)

يحظر على أصحاب الطائرات الخاصة والتابعة للنوادي أو المعاهد استعمال المطار دون ترخيص من الإدارة العامة للطيران المدني كما يحظر عليهم نقل المسافرين أو البضائع لقاء أجر أو تعويض.

#### مادة (٤٧)

عندما تقتضي الضرورة تعديل ارقام الطائرات بسبب نقل أو جنسيتها يجب على

nationality, the owner or his representative must notify the Directorate General of Civil Aviation before effecting such change.

#### Article (48)

The Director of Kuwait International Airport must prevent the take-off of any aircraft not paying the agreed duties, except for the companies that provide routes and had submitted bank guarantees to the Directorate General of Civil Aviation or the casual flights whose agents undertake to in writing to pay the duties thereof.

### Chapter (5)

#### General Protection

#### Article (49)

It is forbidden to carry out any works inside the Airport or at the areas belonging to it which may endanger the lives of the persons or the facilities.

#### Article (50)

It is forbidden to smoke in the aircraft parking spaces, the area for storing fuel, the hangars, or in the areas marked with No-Smoking signs, and must maintain a distance of 25 meters from these areas.

#### Article (51)

It is forbidden to use fire of any type in any place at the Airport and for any purpose whatsoever without a special permit from the Airport Administration.

#### Article (52)

It is forbidden to store explosives of any type or any other inflammable materials or pressured gas, or to possess these items anywhere in the airport without special license from the Airport Administration, and the officer in charge must implement all the conditions stated in the said license.

المالك أو من ينوب عنه اعلام الإدارة العامة للطيران المدني قبل القيام بالتعديل المذكور .

#### مادة (٤٨)

على مدير مطار الكويت الدولي منع اقلاع أي طائرة إذ لم تسدد الرسوم المقررة باستثناء الشركات التي تؤمن خطوطا والتي تكون قد تقدمت بكفالة مصرفية إلى الإدارة العامة للطيران المدني أو الطائرات العارضة التي يتعهد وكلائها خطيا بدفع الرسوم عنها .

### الفصل الخامس

#### الوقاية العامة

#### مادة (٤٩)

يحظر القيام داخل المطار أو المناطق التابعة له بأي أعمال شأنها تعريض حياة الاشخاص أو المنشآت للخطر .

#### مادة (٥٠)

يحظر التدخين في ساحات وقوف الطائرات وأماكن المستودع الخاصة بالوقود أو الحظائر أو في المناطق المميزة بعلامات منع التدخين على مسافة ٢٥ مترا منها .

#### مادة (٥١)

يحظر استعمال النيران من أي نوع وفي أي مكان من المطار ولأية أغراض كانت دون ترخيص خاص من إدارة المطار .

#### مادة (٥٢)

يحظر خزن المفتحرات من أي نوع كانت أو أية مواد أخرى سريعة الاشتعال أو غاز مضغوط أو حيازتها في مكان من المطار دون ترخيص خاص من إدارة المطار وعلى المسئول تطبيق جميع الشروط المدونة في الترخيص المشار إليه.

#### Article (53)

The operators of the warehouses and facilities at the Airport must be equipped with fire extinguishers, in accordance with the instructions of the Airport Administration and the Fire Fighting Department.

#### Article (54)

The operators of the hangars or warehouses at the Airport must be equipped with a cabinet containing the first aid supplies, which must be painted in white and fixed on a visible place together with the phrase "First Aid" to be written on it in red color and in both Arabic and English languages.

### Chapter (6)

#### Fire Prevention In The Airport

#### Article (55)

Any person discovers or witnesses a fire in any place in the Airport must follow the following instructions:

- Contact the fire-fighting squad in the Airport by any means as quickly as possible.
- Try to extinguish the fire by the nearest fire extinguisher.
- Request help if the fire-fighting equipment is not available close by. Such person shall present a written detailed report on the accident signed thereby to the Airport Administration as quickly as possible.

#### Article (56)

a - It is absolutely forbidden to load or unload any petrol from the aircraft inside the hangars and near the facilities. Such processes shall only be executed at distance of more than (25) meters from hangars and facilities.

b - The remains of the petrol may be

#### مادة (٥٣)

على الذين يشغلون مخازن، ومنشآت في المطار أن يزودو بأجهزة أطفاء ضد الحريق وفقا لتعليمات إدارة المطار وقسم الأطفاء.

#### مادة (٥٤)

على الذين يشغلون حظائر ومستودعات في المطار أن يجهزوها بخزانة تحتوي على اسعافات أولية ومدهونة بلون أبيض تعلق به ظاهر ويكتب عليها عبارة «أسعافات أولية» باللون الأحمر وباللغتين العربية والأجنبية.

### الفصل السادس

#### الوقاية من الحريق في المطار

#### مادة (٥٥)

على أي شخص يكتشف أو يشاهد حريقا في أي مكان في المطار تنفيذ التعليمات التالية :-  
- أن يتصل بفرقة الأطفاء في المطار بأي وسيلة كانت وبأقصى سرعة.  
- أن يحاول اخماد الحريق بواسطة اقرب أنبوب اطفاء.  
- أن ينادي بطلب المساعدة إذا لم تكن آلات الاطفاء متوفرة بقرب منه وعليه ايضا في أقرب وقت بعد الحادث أن يتقدم إلى إدارة المطار ويقدم تقريرا كتابيا مفصلا عن الحادث موقعا عليه من قبله.

#### مادة (٥٦)

أ - يمنع منعاً باتاً تعبئة الطائرات بالمحروقات أو تفريغها منها داخل الحظائر وقرب المنشآت ولا يجوز اجراء هاتين العمليتين إلا على مسافة تزيد عن (٢٥) مترا من الحظائر والمنشآت.

ب - يسمح بتفريغ بقايا المحروقات من

unloaded from the aircraft inside the hangars provided that one of the company employees shall stand guard thereof and shall be equipped with the carboniferous gas or foam to be used in necessary cases provided that the aircraft and the container from which the petrol is unloaded during the unloading period shall be tightly linked together and are earthed by an earth-wire. In case of the flow of the petrol on earth, such petrol must be quickly cleaned using sand or sawdust. The stand or sawdust must be carried outside the hangars and placed in another area. The container must be immediately removed outside the hangars upon the termination of the unloading process.

c - The company or the responsible corporation shall take the procedures necessary to avoid the drop of petrol or flammable materials from tanks, pips, wastes, Carburetor, or similar sources and shall perform work on aircraft inside the hangars.

d - The filling up process of machinery and different locomotives that serve the aircraft which are equipped with liquid fuel-fired engines from the approved tanks shall be performed at not less than (15) meters from any hangar entrance provided that the facilities approved for such purpose shall meet the imposed prevention conditions.

#### Article (57)

It is forbidden for the aircraft to be brought in, taken out, or be moved inside the hangars unless be using towing locomotives which meet the technical conditions for that. Moreover, when bringing the aircraft into the hangar, it must ensured that the aircraft engines are

الطائرات داخل الحظائر شرط تأمين حراسها من قبل أحد مستخدمي الشركة وتزويده بمطافئ الغاز الكربوني أو الرغوة لاستعمالها عند الحاجة على أن تكون الطائرة والوعاء الذي تفرغ منه المحروقات خلال مدة التفريغ مربوطين ببعضهما البعض بشكل محكم بأسلاك وأن يوصلا بالأرض بواسطة سلك معدني (EARTHING WIRE) وفي حالة تدفق المحروقات على الأرض يجب تنظيفها بسرعة باستعمال الرمل أو نشارة الخشب ونقل هذا الرمل أو النشارة إلى خارج الحظيرة ووضعها في مكان آخر كما وأنه يجب عند الانتهاء من عملية التفريغ نقل الوعاء على الفور إلى خارج الحظيرة.

ج - على الشركة أو المؤسسة المسؤولة أن تتخذ الاجراءات اللازمة لعدم تساقط المحروقات أو المواد القابلة للالتهاب من الخزانات والمواسير أو النفايات أو الكربوراتور أو ما شابهها من التجهيزات والعمل على الطائرات داخل الحظائر.

د - تجرى تعبئة الآليات ومختلف القاطرات الخاصة بخدمة الطائرات والمجهزة بمحركات مسيرة بالوقود السائل من الخزانات المصرح بها على مسافة لا تقل عن ١٥ مترا من أي مدخل كان في الحظائر شرط أن تكون للتجهيزات المعتمدة لهذه الغاية شروط الوقاية المفروضة.

#### مادة (٥٧)

يمنع ادخال الطائرات واخراجها أو تحركاتها داخل الحظائر إلا بواسطة قاطرات مستوفية الشروط الفنية الخاصة لذلك ويجب ايقاف محركات الطائرات عند ادخالها إلى الحظيرة على مسافة لا تقل (١٥) مترا من مدخلها، ويمنع

checked from a distance not less than (15) meters from the hangers' entrance. It is absolutely forbidden to start the engines inside the hangars except through electrical generators and only for the purpose of maintenance only.

Article (58)

In case any aircraft is obligated to fire flares, the control tower must warn and guide such aircraft so as not to drop such flares on the Airport facilities to avoid causing fire therein.

## Chapter (7)

### The Rules of Fueling The Aircraft

Article (59)

The fuel companies must print the instructions concerning fueling the aircraft and distribute such instructions to the airlines companies. Moreover, such instructions must be posted on a special signboard in order to refer to them when necessary. Besides, the said instructions must be read and explained to the new employees before commissioning them to perform the fueling function.

Article (60)

"Aircraft petrol" means all types of fuel and oils that can be used for the aircraft. The preventive procedures applicable during fueling jet aircraft are not different from the procedures of other aircraft. Such instructions shall be applicable in all cases.

Article (61)

Fueling works are usually carried out in the open-air and distanced by at least 15 meters from the inhabited buildings, and must be at certain places designated by the Airport Administration.

Article (62)

Fueling aircraft with petrol or unloading

منعاً باتا إدارة المحركات داخل الحظائر إلا إذا كان ذلك بواسطة المولدات الكهربائية وفي أثناء صيانتها فقط .

مادة (٥٨)

على برج المراقبة في حال اضطرار أي طائرة إلى اطلاق أسهم نارية أن يحذر هذه الطائرة ويرشدها لكي تتجنب سقوط هذه الاسهم على منشآت المطار لتفادي احداث حريق فيها .

## الفصل السابع

### قواعد تعبئة الطائرات بالوقود

مادة (٥٩)

على شركات الوقود طبع التعليمات الخاصة بتعبئة الطائرات بالوقود وتوزيعها على شركات الطيران كما يجب لصق هذه التعليمات على لوحة خاصة كي يتسنى الرجوع إليها عند الحاجة ويتوجب قراءة وشرح التعليمات المشار إليها اعلاه للمستخدمين الجدد قبل تكليفهم بأعمال التعبئة .

مادة (٦٠)

يقصد بعبارة «محروقات الطائرات» جميع أنواع الوقود والزيوت التي يمكن استعمالها للطائرات وأن التدابير الوقائية الواجب اتباعها أثناء التعبئة للطائرات النفاثة بالمحروقات لا تختلف عن تلك التي تتعلق بالطائرات الأخرى ويجب تطبيق هذه التعليمات في جميع الحالات .

مادة (٦١)

تجري أعمال التعبئة عادة في الهواء الطلق على بعد لا يقل عن ١٥ متراً من الأبنية المأهولة وفي الاماكن المعنية من قبل إدارة المطار .

مادة (٦٢)

يقصد بأعمال التعبئة تموين الطائرات

thereof, unloading tanks, transferring fuel from one tank to another and the experiments concerning the liquidating of petrol.

#### Article (63)

The loading area shall be specified during the loading works by a circle of a (15) meter radius around the source of fuel, aircraft's tank opening, and aircraft's equipment.

#### Article (64)

The fuel distribution companies shall verify before and during any fueling works that the taxiing of the other aircraft does not represent any danger to such works. They shall note that the speed of the air bursting from the aircraft' propellers and jet plane engines differs according to the type of such aircraft and how it is moving. In jet aircraft taxiing in full engine power, said speed reaches (80) Kilometers per hour, and the temperature of the gases bursting there from reaches 37 degree Celsius at 10 meters from the engine stern. Although such temperature does not result in fire, the power of burst of the gases may endanger other aircraft, persons, and equipment.

#### Article (65)

The fuel loading tanks must be under constant supervision and shall be parked in such a manner that facilitates the removal thereof away from the aircraft in emergencies. Such tankers shall not be placed under the aircraft or in any other place where dropping of petrol thereon is feared.

#### Article (66)

The fuel distribution companies shall

بالمحروقات أو تفريغها منها وتفريغ الخزانات ونقل الوقود من صهريج إلى آخر والتجارب الخاصة باسالة المحروقات .

#### مادة (٦٣)

تحدد منطقة التعبئة أثناء اعمال التعبئة بدائرة نصف قطرها (١٥) مترا حول مصدر الوقود وفتحه خزان الطائرة ومعدات الطائرات .

#### مادة (٦٤)

على شركات توزيع الوقود أن تتأكد قبل الشروع في أعمال التعبئة وأثناءها من أن سير الطائرات الاخرى لا يشكل أي خطر على هذه الأعمال وعليها أن تلاحظ أن سرعة الهواء المندفح من مراوح الطائرات ومحركات الطائرات النفاثة تختلف تبعا لنوع هذه الطائرة وكيفية سيرها وتبلغ هذه السرعة للطائرات النفاثة عند سيرها بكامل قوى محركاتها حوالي (٨٠) كيلو مترا في الساعة كما أن حرارة الغازات المندفعة منها تقدر بسبعة وثلاثين درجة مئوية على بعد عشرة أمتار من مؤخرة المحرك، ومع أن هذا الحرارة لا تؤدي إلى نشوب حريق فان قوة اندفاع الغازات قد تعرض باقي الطائرات أو الاشخاص والمعدات للخطر .

#### مادة (٦٥)

يجب وضع صهاريج تعبئة الوقود تحت المراقبة الدائمة وإيقافها بشكل يسهل معه ابعادها من الطائرات في الحالات في الخطرة ويمنع إيقافها تحت الطائرات في أي مكان آخر يخشى انسكاب المحروقات عليه .

#### مادة (٦٦)

على شركات توزيع الوقود وضع لافتات في

place signs in the fuel areas during fueling to indicate that the aircraft are being supplied with fuel and that smoking is absolutely forbidden.

#### Article (67)

The equipment used in the fueling works shall be made of metal materials such as copper, aluminum and bronze but not iron.

#### Article (68)

The aircraft and fueling source or tanks from which the petrol is taken in addition to the hoses or any similar installations shall be connected with each other by metal wires in order to insure the electric connection thereof. Such wires shall be connected according to the following order before fueling:

- 1- The aircraft is connected to the ground.
- 2- The tank is connected to the ground unless the type of frames does not prevent the conduction of electronic current.
- 3- The aircraft is carefully connected to the tank, reservoir, or petrol source through a metal wire fixed to certain points in the aircraft by cables or related source.
- 4- The end of the metal hoses is connected to the aircraft tank and wing at the points dedicated for such purpose before opening the cover of the tank.

#### Article (69)

The hoses and other installations shall not be pulled on solid areas or thrown on the fueling area to avoid the sparks resulting from the friction.

ساحة الوقود أثناء التعبئة للإشارة إلى أن الطائرات هي قيد التزويد بالوقود وإلى أن التدخين محظور بتاتا .

#### مادة (٦٧)

يجب أن تكون المعدات المستعملة خلال أعمال التعبئة من مواد معينة كالنحاس والالومنيوم والبرنز ما عدا الحديد .

#### مادة (٦٨)

يجب ربط الطائرات ومصدر التعبئة أو الصهاريج التي تؤخذ منها المحروقات وكذلك الخراطيم أو أية تجهيزات مماثلة ببعضها البعض بواسطة اسلاك معدنية لتأمين وصلها من الجهة الكهربائية ويجب وصل هذه الاسلاك وفقا للترتيب التالي قبل التعبئة :-

- ١- وصل الطائرة بالأرض .
- ٢- وصل الصهريج بالأرض إلا إذا كانت الاطارات من النوع الذي لا يحول دون مرور المجرى الكهربائي .
- ٣- وصل الطائرة بشكل محكم إلى الصهريج أو الخزان أو مصدر المحروقات بواسطة سلك معدني مثبت إلى النقاط المعينة في الطائرة بالكابلات أو بالمصدر الخاص بذلك .
- ٤- وصل نهاية الخراطيم المعدنية بخزان وجناح الطائرة في النقاط المعينة لهذه الغاية قبل فتح غطاء الخزان .

#### مادة (٦٩)

يحظر جر الخراطيم وباقي التجهيزات على مساحات صلبة أو القائها عليها ضمن منطقة التعبئة منعا من تصاعد الشرارات التي قد تنتج من جراء الاحتكاك .

Article (70)

The fueling workers shall continually hold the end of hoses from the beginning to the end of the process of fueling the aircraft.

Article (71)

The fueling workers shall not hold lighters, matchboxes or any iron made kit. Smoking shall be absolutely forbidden in the fueling area.

Article (72)

Equipment operated by electrical power or regular petrol shall not be used in the fueling area if not especially designed for such purpose.

Article (73)

The fueling workers shall not wear any shoes with soles made of iron or any other metals.

Article (74)

It is forbidden to start the aircraft engines during fueling and the electric current shall be disconnected there from. It is also forbidden to test the electric, radio and radar devices, nor turn on the petrol-operated heaters.

Article (75)

It is forbidden to carry out any work using any of the aircraft iron machines or tools while near the tanks during the fueling process.

Article (76)

The passengers may stay on board during the fueling process provided:

- 1- The internal lightings of the aircraft shall be on before the fueling process and continues to be on till the termination thereof.

مادة (٧٠)

على عمال التعبئة أن يمسكوا بنهاية الخرطوم بصورة مستمرة طوال المدة التي تستغرقها عملية امداد الطائرة بالمحروقات وحتى تمام انتهائها .

مادة (٧١)

يحظر على عمال التعبئة حمل القداحات أو علب الكبريت أو أية عدة مصنوعة من الحديد كما يمنع التدخين منعاً باتاً في مناطق التعبئة .

مادة (٧٢)

يحظر استعمال المعدات المسيرة بالقوة الكهربائية أو المحروقات العادية ضمن التعبئة إذا لم تكن مصنوعة خصيصاً لهذه الغاية .

مادة (٧٣)

يمنع عمال التعبئة من لبس الاحذية التي توجد في نعلها حديد أو معادن أخرى .

مادة (٧٤)

يحظر إدارة المحركات للطائرة أثناء التعبئة ويجب أن يكون التيار الكهربائي مقطوعاً عنها ، كما يمنع تجربة الاجهزة الكهربائية والاسلكية والرادار وتشغيل أجهزة التدفئة التي تعمل بواسطة المحروقات .

مادة (٧٥)

يحظر القيام بأي عمل بواسطة آلات أو ادوات حديدية الطائرات بالقرب من الخزانات أثناء أعمال التعبئة .

مادة (٧٦)

يمكن السماح للمسافرين بالبقاء على متن الطائرة أثناء التعبئة بشرط مراعاة تنفيذ ما يلي :-  
١ - اضاءة داخل الطائرة قبل عملية التعبئة واستمرار الاضاءة حتى نهايتها .



- 2- The main entry of the aircraft shall be guarded by one of the company's employees. Such entry and the passage leading thereto shall be free of any obstacles confronting the passengers and the stair shall be in place.
- 3- Said employee shall report during the fueling process any case that may lead to a hazard and if he felt the leakage of petrol fume inside the aircraft.
- 4- The Company shall inform the passengers at the beginning of the fueling works and warn them against smoking or use of any electrical switches or matchboxes and lighters.
- 5- The passengers who left the aircraft to a remote place from the fueling area shall not return thereto during fueling.
- 6- A special stairs shall be placed and fixed on the aircraft cabin to facilitate the quick ascent to the cockpit.
- 7- The Company shall notify the fire-fighting squad of the presence of passengers onboard the aircraft to be fueled in order to provide the protection necessary during fueling.

Article (77)

At least two fire-extinguishers must be placed in the fueling area, which must be of the category of Two kilograms carbon dioxide or powder through all the phases of fueling. The training of workers in various companies shall include how to use such extinguishers and how to contact the fire-fighting squad.

Article (78)

In case of any fire in the opening of any

٢ - تأمين حراسة على مدخل الطائرة الرئيسي من قبل أحد المستخدمين بالشركة كما يجب أن يكون هذا المدخل والممر المؤدي إليه خالياً من كل ما يعيق المسافرين وأن يكون السلم مثبتاً في مكانه

٣ - أن يبلغ المستخدم المشار إليه أثناء أعمال التعبئة بجميع الحالات التي يمكن أن ينتج عنها خطر ما وعلى الآخرين شعور بتسرب بخار المحروقات داخل الطائرة .

٤ - أن تعلم الشركة المسافرين ببدء أعمال التعبئة والتنبيه التدخين أو استعمال المفاتيح الكهربائية أو علب الكبريت والقداحات .

٥ - أن لا يسمح للمسافرين الذين يكونوا قد غادروا الطائرة مكان بعيد عن منطقة التعبئة بالعودة إليها أثناء تموينها .

٦ - يجري وضع وتثبيت سلم خاص على باب مقصورة الطائرة لتسهيل الصعود إلى مكان القيادة بسرعة .

٧ - أن تبلغ الشركة فرقة الاطفاء وجود مسافرين على الطائرة المنوي تعبئتها لتأمين الوقاية اللازمة ضمن التعبئة .

مادة (٧٧)

يجب وضع مطفأتين على الأقل في منطقة التعبئة من فئة كيلو غرامات من ثاني أكسيد الكربون أو من البودرة أو من خلال جميع مراحل التعبئة ، ويقتضي تدريب العمال في مختلف الشركات على كيفية استعمالها أو على طريقة الاتصال بفرقة الاطفاء .

مادة (٧٨)

في حالة نشوب حريق في فتحة احد الخزانات

tanks in the aircraft the fueling process shall be immediately terminated and the hose shall be thrown as far as possible. The tank opening must be closed through the cover thereof or any other means and the hats may be used for such purpose.

Article (79)

The necessary procedures shall be taken to prevent the flow of fuel from pipes, containers, or tanks after loading thereof. The aircraft engines shall not be started before cleaning such engines from the petrol that may have flowed thereon.

Article (80)

Small amounts of fuel flowing on the parking areas shall be covered with sand which shall be carried to a safe place.

Article (81)

In case of the flow of large quantities of fuel on the ground, the fueling works shall be immediately stopped and the fire-fighting squad shall be notified. Till the arrival of the fire-fighting squad, the necessary guards shall be provided around such area of the flow to prevent the persons or uncertified machinery to get closer. The passengers onboard shall descend and be guided to a safe place. The machinery of all kinds shall remain always from the place of flow by not less than fifteen meters.

في الطائرة يقتضي إيقاف أعمال التعبئة فوراً وقذف الخرطوم بعيداً كما يجب محاولة إقفال فتحة الخزان بواسطة غطاءه أو أية وسيلة أخرى مع إمكانية استعمال القبعات لهذا الغرض .

مادة (٧٩)

يجب اتخاذ التدابير اللازمة للحيلولة دون تدفق الوقود من المواسير أو الاوعية أو الخزانات بعد املائها ويحظر إدارة محركات الطائرة قبل تنظيفها من المحروقات التي تكون قد تدفقت عليها .

مادة (٨٠)

يجب تغطية كميات الوقود القليلة التي تتدفق على ساحات الوقوف بالرمل ونقل هذا الرمل إلى مكان أمين .

مادة (٨١)

في حالة تدفق كميات كبيرة من الوقود على الأرض يجب إيقاف أعمال التعبئة فوراً واعلام فرقة الاطفاء حالاً وبانتظار وصول هذه الفرقة تؤمن الحراسة اللازمة حول مكان تدفق الوقود منعاً لاقتراب الاشخاص والاليات غير المصرح بها ويجب انزال المسافرين الذين يكونون على متن الطائرة وتوجيههم إلى مكان أمين . ويحظر اقتراب الآليات على اختلاف انواعها إلى مسافة لا تقل عن خمسة عشر متراً من مكان تدفق الوقود .

Chapter (8)  
of Vehicle And Machinery

Article (82)

The movement of vehicle and machinery inside the Airport and the affiliated area thereof shall be subject to the control of the Airport Administration and the instructions thereof.

Article (83)

The drivers of the vehicles and machinery working in the Airport shall abide by the instructions of the Airport Administration.

Article (84)

The entry of vehicles to the aircraft aprons shall be subject to the Regulations of entering the restricted area and to a special, permanent or temporary permission of the Director of Kuwait International Airport.

Article (85)

The Airport administration shall determine the routes and parking lot of such vehicles.

Article (86)

The vehicles and machinery of all kinds in aircraft aprons shall only be driven by a holder of the official driver's license.

Article (87)

It is absolutely forbidden to use these vehicles to pass between the parking aircraft especially if the passengers are descending from or ascending to the aircraft and the cargo are being unloaded or loaded or during the fueling process.

Article (88)

It is forbidden for the vehicles to enter the aircraft runways or hangars except for

الفصل الثامن  
استعمال السيارات والآليات

مادة (٨٢)

يخضع سير السيارات والآليات داخل المطار وفي المنطقة التابعة له لمراقبة ادارة المطار والتعليمات الصادرة عنها .

مادة (٨٣)

على سائقي السيارات والآليات العاملة ضمن حدود المطار أن يتقيدوا بالتعليمات الموجهة اليهم من قبل إدارة المطار .

مادة (٨٤)

يخضع دخول السيارات إلى ساحة وقوف الطائرات للنظام الخاص بالدخول إلى المنطقة المحرمة وإلى مأذونية خاصة دائمة أو مؤقتة يصدها مدير مطار الكويت الدولي .

مادة (٨٥)

تحدد إدارة المطار خط سير هذه السيارات ومواقفها .

مادة (٨٦)

يحظر اطلاقا اسناد قيادة السيارات والآليات على اختلاف أنواعها في ساحة وقوف الطائرات إلا لحاملي شهادة القيادة الرسمية .

مادة (٨٧)

يحظر أطلاقا على هذه السيارات المرور بين الطائرات الواقفة وعلى الاخص في حالة نزول المسافرين من الطائرات او صعودهم إليها وعند تفريغ البضائع أو تحميلها أو مدة عمليات التعبئة بالوقود .

مادة (٨٨)

يحظر على السيارات اطلاقا الدخول إلى الممرات أو مدرج الطائرات إلا في حالة

emergency and after obtaining permit from the control tower.

Article (89)

It is forbidden for these vehicles and machinery to traverse the fuel trucks or stop in front of them or behind them in case of fueling the aircraft to facilitate the movement thereof in case of danger.

Article (90)

The maximum speed of vehicles shall be 20 kilometers per hour except for emergencies.

Article (91)

The companies using locomotives shall provide such locomotives with flashing red light for warning during nightly towing process apart from the legal lightings thereof.

Article (92)

Vehicles and machinery permitted to enter taxiways and runways shall fly on its front the international flag of orange and black in size 90 cm (3ft.), and they shall be painted in those colors and must obtain the permission of the control tower prior to moving inside said area. They shall also be equipped with a radio for sending and receiving on the control tower frequency and shall remain in contact with the control tower at all times.

All vehicles shall refrain from using the horn inside the airport area.

Article (93)

Conditions to be met by the vehicles and machinery working in the Airport:

- 1- Must be in good mechanical condition.
- 2- Provided with all legal lightings.

الطوارئ وبعد اخذ تصريح لها من برج المراقبة الجوية لذلك .

مادة (٨٩)

يحظر اطلاقا على هذه السيارات والاليات اعتراض طريق شاحنات الوقود أو الوقوف أمامها أو خلفها في حالة تزويد الطائرات بالوقود وذلك لسهولة سرعة تحركها في حالات الخطر .

مادة (٩٠)

ان اقصى سرعة يسمح بها لسير السيارات هو (٢٠) كم / الساعة عدا الحالات الاضطرارية .

مادة (٩١)

على الشركات التي تستعمل قاطرات أن تزودها بالإضافة إلى أنوارها القانونية بنور أحمر متقطع للتحذير وذلك أثناء عمليات القطار ليلا .

مادة (٩٢)

على السيارات والاليات المسموح لها بالدخول إلى المدارج والممرات أن ترفع على مقدمتها العلم الدولي ذا اللونين البرتقالي والأسود بقياس (٩٠) سنتيمتر مربع (٣ أقدام) أو ان تكون مدهونة بهذين اللونين وتحصل على الاذن اللازم من برج المراقبة قبل سيرها كما يجب أن تكون مزودة بجهاز لاسلكي للاستقبال والارسال على موجات برج المراقبة وعلى اتصال دائم به .

على جميع السيارات عدم استعمال آلات التنبيه داخل ساحة المطار .

مادة (٩٣)

الشروط الواجب توفرها في السيارات والآليات العاملة في ساحة المطار :-  
١ - أن تكون في حالة ميكانيكية جيدة .  
٢ - أن تكون مزودة بكافة الانوار القانونية .

- 3- Provided with a device to prevent interference with wireless devices.
- 4- The exhaust pipe shall be provided with a device to prevent the leakage of sparks to avoid any fire.
- 5- Provided with a certificate of fitness to work in the Airport issued from the fire-fighting administration in the Airport after the examination thereof.
- 6- Must be insured against all risks.
- 7- Must obtain the necessary license from Kuwait International Airport Administration.

#### Article (94)

The vehicles and machinery working in Kuwait International Airport shall be biannually inspected by the fire-fighting administration and under the supervision of the Airport Administration. Therefore, the license thereof shall be renewed and the number of the license and vehicle plates number and date of the vehicle's inspection and the results thereof shall be recorded in a special register

#### Article (95)

Provisions:

- 1- All vehicles or machinery not meeting the above-mentioned conditions shall not be used or parked in the Airport area. The Airport administration shall be entitled to revoke the license given to any vehicle in violation of the instructions or seize thereof in case of failure to meet one or some of the conditions.
- 2- Any driver not abiding by said instructions shall not work inside the Airport for a period determined by the Airport Administration or permanently according to the degree of the driver's violation after revoking his restricted area entry permit.

- ٣ - أن تكون مزودة بجهاز لمنع التشويش بالنسبة للأجهزة اللاسلكية.
- ٤ - أن تكون ماسورة العادم مزودة بجهاز منع تسرب الشرر لتفادي وقوع الحريق .
- ٥ - أن تكون مزودة بشهادة صلاحية استعمالها في ساحة المطار من قبل إدارة المطافئ في المطار وذلك بعد الكشف عليها من قبلهم .
- ٦ - أن يؤمن على هذه السيارات ضد جميع الأخطار .
- ٧ - أن تحصل على التصريح اللازم من إدارة مطار الكويت الدولي .

#### مادة (٩٤)

تخضع السيارات والآليات العاملة في مطار الكويت الدولي للمعاينة مرة كل ستة شهور من قبل إدارة المطافئ وتحت مراقبة إدارة المطار ومن ثم يجدد التصريح المعطى لها ويدون في سجل خاص لهذه الغاية رقم التصريح ورقم السيارة وتاريخ فحصها ونتيجته .

#### مادة (٩٥)

احكام :

- ١ - كل السيارات والآليات التي لا تتوفر فيها كافة الشروط السابقة يخطر استخدامها ووقوفها في ساحة المطار ولإدارة المطار الحق في سحب التصريح الممنوح لأي سيارة إذا رأت أنها قد اخلت بالتعليمات أو حجزها إذا انتقضت احداو بعض الشروط الواجب توفرها فيها .
- ٢ - كل سائق لا يتقيد بتنفيذ التعليمات المذكورة يحرم من العمل داخل ساحة المطار لفترة تحددها ادارة المطار أو بصورة دائمة حسب درجة المخالفة التي ارتكبها وذلك بعد سحب التصريح الممنوح له لدخول المنطقة المحرمة .

#### Article (96)

Ground equipment (passenger stairs, shipping trailers, and passenger luggage) and waste storage.

- 1- Only ground equipment necessary for the use of companies shall remain in the Airport area.
- 2- The Airport Administration shall dedicate to each company a place to assemble its ground equipment provided that each company shall mark each part of equipment and provide the Airport Administration with a detailed statement thereof.
- 3- The waste and vacant bottles in addition to the outcome of aircraft cleaning in the Airport area shall not be stored. Each company shall remove the wastes thereof outside the Airport.
- 4- In case of any violation to such instructions, the Airport Administration shall notify Kuwait Municipality to remove such waste at the expense of the violating company after the elapse of a period determined by the Airport Administration according to a warning to such companies.

### Chapter (9)

#### Office Barriers (Counters)

##### Article (97)

The use of the reservation offices in the Kuwait International Airport terminal shall be restricted to the operating airlines or the agents thereof after receiving the percentage of the tours guaranteed by the aircraft thereof during departing.

##### Article (98)

The aircraft handling shall be restricted to:

#### مادة (٩٦)

المعدات الارضية (سلالم الركاب ومقطورات الشحن وعفش الركاب) وتخزين القاذورات .

- ١ - لا يحتفظ في ساحة المطار إلا بالمعدات الارضية اللازمة فعلا للاستخدام من قبل الشركات .
- ٢ - تخصص إدارة المطار لكل شركة مكانا لتجميع معداتها الارضية على ان تقوم كل شركة بتقييم كل قطعة من هذه المعدات وتوزيد إدارة المطار بيان مفصل عنها .
- ٤ - يحظر تخزين القاذورات والزجاجات الفارغة وناجث نظافة الطائرات في ساحة المطار وتقوم كل شركة بترحيل ما يخصها اولا باول خارج الساحة .
- ٥ - في حالة مخالفة هذه التعليمات تقوم إدارة المطار بإبلاغ بلدية الكويت بترحيل هذه الاشياء على نفقة الشركات المخالفة بعد انقضاء مهلة تحددها إدارة المطار بموجب انذار هذه الشركات .

### الفصل التاسع

#### حواجز مكتبية (الكاونترات)

##### مادة (٩٧)

يقتصر استخدام مكاتب الحجز «الكاونترات» في محطة مطار الكويت الدولي على شركات الطيران العاملة او وكلائها بعد الاخذ بعين الاعتبار عدد المسافرين الذاهبين من الكويت إلى الخارج أو نسبة الرحلات التي تؤمنها الطائرات التابعة لهذه الشركات عند الذهاب .

##### مادة (٩٨)

تقتصر اعمال تصريف امور الطائرات (هاندلنج) :-

- 1- The airline companies on their account.
- 2- The agents of companies in Kuwait for the account of such companies:

The aircraft handling on behalf of third party shall be restricted to:

- 1- The national airline companies.
- 2- The corporation(s) authorized by the Directorate General of Civil Aviation to carry out such works.

#### Article (99)

The Directorate General of Civil Aviation shall provide the counters and offices to the airline companies and the agents of the companies whose aircraft have transferred more than (500) passengers and that make at least fifty journeys within six successive months.

#### Article (100)

The Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to retrieve the counters and offices if the Administration recognized that the number provided in the previous article was not fulfilled after notifying the operator in writing fifteen days before the date determined to evacuate the counter.

#### Article (101)

The vacant counters and offices shall be distributed after the approval of the Director General of Civil Aviation according to need and in a way that prevents the crowd of passengers in Kuwait International Airport terminal and the delay of the aircraft takeoff.

#### Article (102)

The Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to dedicate more than one counter to the airlines companies operating in Kuwait Airport in case of the presence of the number of counters in the

- ١) شركات الطيران لحسابها الخاص .
- ٢) بوكلاء الشركات في الكويت لحساب هذه الشركات .

وتقتصر اعمال تصريف امور الطائرات لحساب الغير : -

- ١) شركات الطيران الوطنية .
- ٢) بالمؤسسة او بالمؤسسات المرخص لها القيام بهذه الاعمال من الإدارة العاملة للطيران المدني .

#### مادة (٩٩)

توفر الادارة العامة للطيران المدني الكونترات والمكاتب لشركات الطيران ووكلاء الشركات التي تكون الطائرات التابعة لها قد نقلت أكثر من (٥٠٠) مسافر وتقوم بخمسين رحلة على الاقل خلال ستة أشهر متتالية .

#### مادة (١٠٠)

يحق للإدارة العامة للطيران المدني استرداد الكونترات والمكاتب إذا تبين لها ان العدد المين في المادة السابقة لم يحقق وذلك بعد اعلام المشغل خطيا بمدة خمسة عشر يوما قبل التاريخ المحدد لاختلاء (الكونتر).

#### مادة (١٠١)

توزع الكونترات والمكاتب الشاغرة بموافقة مدير عام الطيران المدني وفقا للحاجة وبشكل يمنع معه ازدحام المسافرين في محطة مطار الكويت الدولي وتأخير اقلاع الطائرات في المواعيد المحددة .

#### مادة (١٠٢)

يحق للإدارة العامة للطيران المدني تخصيص أكثر من (كونتر) واحد لشركات الطيران العاملة في مطار الكويت في حالة توفر عدد الكونترات في المحطة وبعد التثبت من أن العدد المخصص

terminal and after verifying that the number dedicated to the airlines company or the agent thereof is not enough for the works thereof and consequently presenting an obstacle to the passengers in the terminal.

#### Article (103)

The form and type of furniture and equipment used in the counters and affiliated offices shall be unified.

#### Article (104)

The Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to retrieve the counters and offices if the Administration recognized that the aircraft that were carrying out their works therefrom have stopped landing in Kuwait International Airport for one month after serving notice to the operator to in writting to valuate the counter with grace period of (15) days.

#### Article (105)

It is absolutely forbidden to hang posters on top of the occupied counters which show any name other than that of the airlines companies.

#### Article (106)

Rental of the offices and hangars at Kuwait International Airport shall be restricted to air-carriers, fuel, maintenance and aircraft repair companies, and governmental bodies. As for the other areas that may lead to the commercial investment in Kuwait International Airport such as banks and other commercial corporations, theses shall be rented in a public auction to be held by the Directorate General of Civil Aviation.

لشركة الطيران أو إلى وكيلها لا يكفي لتأمين أعمالها وبالتالي يسبب عرقلة في سير المسافرين داخل قاعة المحطة

#### مادة (١٠٣)

يجب توحيد شكل ونوع المفروشات والمعدات المستعملة في داخل (الكاونترات) والمكاتب التابعة لها .

#### مادة (١٠٤)

يحق للإدارة العامة للطيران المدني استرداد الكاونترات والمكاتب عندما يتبين لها أن الطائرات التي كانت تؤمن أعمالها منه قد انقطعت عن الهبوط في مطار الكويت الدولي مدة شهر كامل وذلك بعد تبليغ المشغل خطياً واعطائه خمسة عشرة يوماً للاخلاء (الكونتر) .

#### مادة (١٠٥)

يمنع منعاً باتاً تعليق لوحات فوق (الكونتر) المشغولة تدل على غير اسم شركات الطيران .

#### مادة (١٠٦)

يقتصر تأجير المكاتب والحظائر في مطار الكويت الدولي وعلى كان النقل الجوي وشركات الوقود وشركات الصيانة وترميم الطائرات والمصالح الحكومية فقط . أما المساحات الأخرى التي من شأنها أن تؤدي إلى الاستثمار التجاري في مطار الكويت الدولي مثل والبنوك والمؤسسات التجارية الأخرى فإنها تؤجر بمزاد علني عنه الإدارة العامة للطيران المدني .



## Chapter (10) General Provisions Article (107)

- A- The Airport Administration shall be the only competent source to receive queries and demand the facilities from the companies operating in Kuwait International Airport in respect to formal works.
- B- The Airport Administration shall receive the complaints submitted by the public, and the companies and corporations operating in Kuwait International Airport and investigate such complaints.
- C- The results of such investigation, attached thereto the necessary recommendations, shall be presented to the Director General of Civil Aviation to consider and take the procedures he deems suitable in this concern.

### Article (108)

Any person non intentionally causing damage or destruction to the buildings and equipment of the Airport, either an individual or entity, shall pay a compensation according to the applicable law except if such person replaced the replaceable things after the approval of the Directorate General of Civil Aviation without prejudice to any penalty provided in the Kuwaiti laws, decrees, and regulations.

### Article (109)

In case of any violation to any of the provisions hereof, the entry permit to the restricted area in the Airport may be finally or temporally suspended or revoked upon a resolution by the Directorate General of Civil Aviation. If the suspension or revocation of the permit is for a period not exceeding (15) days, same may be effected upon a resolution by the Director of Kuwait International Airport.

## الفصل العاشر احكام عامة

### مادة (١٠٧)

أ - تعتبر إدارة المطار المرجع المختص لتلقي الاستفسارات وطلب تسهيلات من الشركات العاملة في مطار الكويت الدولي فيما يتعلق بالأعمال الرسمية .

ب - تتلقى إدارة المطار الشكاوى المقدمة من الجمهور والشركات والمؤسسات العاملة في مطار الكويت الدولي وتقوم بالتحقيق فيها

ج - ترفع نتائج التحقيق مع التوصيات اللازمة إلى مدير عام الطيران المدني للنظر فيها واتخاذ الاجراءات التي يراها مناسبة بهذا الشأن .

### مادة (١٠٨)

كل من يسبب ضرراً أو تخريباً عن غير قصد في منشآت أو أجهزة المطار سواء كان فرداً أو شركة يجبر على التعويض وفقاً للقوانين النافذة إلا إذا قام بابدال ما يمكن ابداله بعد موافقة الإدارة العامة للطيران المدني وذلك كله دون الاخلال بأي عقوبة تنص عليها القوانين والقرارات واللوائح الكويتية .

### مادة (١٠٩)

في حالة مخالفة أي حكم من أحكام هذا النظام يجوز وقف أو سحب تصاريح الدخول إلى المنطقة المحرمة في المطار نهائياً او لمدة محدودة ويكون ذلك بقرار يصدره مدير عام الطيران المدني ما لم يكن وقف او سحب التصريح لمدة لا تتجاوز (١٥) يوماً فيجوز ان يكون ذلك بقرار من مدير مطار الكويت الدولي .

## Council of Ministers Resolution

Subject: Activating The Anti-Smoking  
Law No. (15) of Year 1995

The Council of Ministers has reconsidered in its meeting No. (204/2003) held on 21/9/2003 the recommendation of the Committee on Legal Affairs in its meeting No. (207/2003) held on 20/8/2003 concerning Activating The Anti-Smoking Law No. (5) of year 1995, on which the decision was adjourned by virtue of the Council of Ministers' Resolution No. (877/Forth) undertaken in the meeting No. (2040/2003) held on 14/9/2003.

And the Council of Ministers has issued its Resolution No. (901) as follows:

- 1- The Ministry of Interior shall activate implementing Law No. 5/1995 concerning anti-smoking by issuing violation tickets against the smokers in public places in which smoking is forbidden according to the provisions of Law No. 15/1995 and Law No. 17/1960 concerning the Penal Procedures And Trials in coordination with the Ministry of Health.
- 2- Both the Ministry of Commerce & Industry and the Ministry of Information shall, each within its jurisdiction, carry out the appropriate procedures to execute the provisions of Law No. (5) of year 1995 concerning Anti-Smoking every time licenses about cigarettes are

## قرار مجلس الوزراء

الموضوع : تفعيل قانون مكافحة التدخين  
رقم (١٥) لسنة ١٩٩٥ :

فقد عاود مجلس الوزراء في اجتماعه رقم (٢٠٠٣/٢٠٤) المنعقد بتاريخ ٢١/٩/٢٠٠٣ الإطلاع على توصية لجنة الشؤون القانونية في اجتماعها رقم (٢٠٠٣/٢٠٧) المنعقد بتاريخ ٢٠/٨/٢٠٠٣ بشأن تفعيل قانون مكافحة التدخين رقم (٥) لسنة ١٩٩٥ والذي تم تأجيل البت فيه بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (٨٧٧/ رابعا) المتخذ في اجتماعه رقم (٢٠٠٣/ ٢٠٤٠) المنعقد بتاريخ ١٤/٩/٢٠٠٣، وصادر المجلس قراره رقم (٩٠١) التالي :

١ - تكليف وزارة الداخلية بتفعيل تطبيق القانون رقم ٥/١٩٩٥ بشأن مكافحة التدخين، وذلك عن طريق تحرير المخالفات للمدخنين بالأماكن العامة المحظور التدخين فيها بمقتضى أحكام القانون رقم ١٥/١٩٩٥ والقانون رقم ١٧/١٩٦٠ بشأن الإجراءات والمحاكمات الجزائية وذلك بالتنسيق مع وزارة الصحة .

٢ - تكليف كل من وزارتي التجارة والصناعة والإعلام كل فيما يخصه باتخاذ الإجراءات المناسبة تنفيذاً لأحكام القانون رقم (٥) لسنة ١٩٩٥ بشأن مكافحة التدخين وذلك عند

issued and also the advertisements and commercials are published through the mass media.

- 3- The Ministry of Health shall, in coordination with Legal Advice & Legislation Department, shall be commissioned to propose a draft-law to amend the Law No. (5) of year 1995 in order to give the other governmental bodies the right to delegate some of its employees to write up violation tickets against the violators of the provisions of the above mentioned Law.

Secretary General of The Council of  
Ministers

إصدار التراخيص وكذلك الإعلانات  
والدعاية بوسائل الإعلان المختلفة عن  
السجائر .

٣ - تكليف وزارة الصحة بالتنسيق مع إدارة  
الفتوى والتشريع اقتراح مشروع قانون  
لتعديل القانون رقم (٥) لسنة ١٩٩٥ بما  
يعطي الحق لبقية الجهات الحكومية في ندب  
بعض موظفيها لتحريير مخالفات لغير  
الملتزمين بأحكام القانون المذكور اعلاه .

الأمين العام للمجلس الوزراء

( Ministerial Resolution No. (920) of  
Year 2000 )

Concerning: Specifying The Areas At  
Kuwait International Airport Precinct  
here Presence and Occupancy Are  
Forbidden

Minister of Interior,

Following perusal of:

- Law No. 16/1960 regarding  
Promulgating The Penal Code and its  
amending laws,

- Law No. 23/1968 concerning the  
Police Force System and its amending laws,

- Law No. 6/1994 concerning the  
Crimes Related To The Safety of Aircraft  
and Air-Navigation,

- Ministerial Resolution No. 980/1994  
concerning the Ministry of Interior's Chain  
of Command and Guidebook, and its  
amending Resolutions, and

- Pursuant to the proposal of the  
Ministry Undersecretary,

It Has Been Resolved:

#### Article (1)

Without written permit (permanent or  
temporary) issued by the Directorate  
General of Civil Aviation, it is forbidden  
for anyone to have presence at Zone (A) of  
Kuwait International Airport, which  
includes all the aircraft runways and  
parking spaces as well as the buildings  
within these areas (as specified in the  
enclosed drawing). Such Zone is bordered  
from the North by Road No. (250) and the  
passengers' terminal, while from the West,  
South and East by the double security fence  
of the Airport.

#### Article (2)

Without written permit from the  
Directorate General of Civil Aviation,  
occupancy is forbidden in Zone (B) at

(قرار وزاري رقم ٩٢٠ لسنة ٢٠٠٠)

بشأن: تحديد مناطق يحظر التواجد أو  
الإقامة فيها في منطقة مطار الكويت  
الدولي

وزير الداخلية :

- بعد الاطلاع على القانون رقم ١٦ / ١٩٦٠  
بإصدار قانون الجزاء والقوانين المعدلة له .

- وعلى القانون رقم ٢٣ / ١٩٦٨ بشأن نظام  
قوة الشرطة والقوانين المعدلة له .

- وعلى القانون رقم ٦ / ١٩٩٤ في شأن  
الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة  
الجوية .

- وعلى القرار الوزاري رقم ٩٨٠ / ١٩٩٤ في  
شأن الهيكل والدليل التنظيمي لوزارة الداخلية  
والقرارات المعدلة له .

- وبناء على عرض وكيل الوزارة .

قرر

#### مادة (١)

يحظر التواجد بدون تصريح كتابي «دائم أو  
مؤقت» صادر من الإدارة العامة للطيران المدني  
في المنطقة (أ) (A) من مطار الكويت الدولي  
والتي تشتمل على جميع مدارج وساحات  
وقوف الطائرات والمباني الموجودة بالساحات  
«حسب ما هو موضح بالمخطط المرفق» ويحد  
تلك المنطقة من الشمال الطريق رقم (٢٥٠)  
ومبنى الركاب ويحدها من الغرب والجنوب  
والشرق السور الأمني المزدوج للمطار .

#### مادة (٢)

يحظر الإقامة بدون موافقة كتابية من الإدارة  
العامة للطيران المدني في المنطقة (ب) (B) من

Kuwait International Airport, which includes the sandy areas surrounding the Airport fence from outside (as specified in the enclosed drawing). This zone is bordered from the West and North by the Two (2) kilometers long double security fence of the airport, and from the East by Sabhan Road.

Article (3)

This Ministry Undersecretary must execute this Resolution, which shall become operational on the next day of being published in the official gazette.

Minister of Interior

Issued on: 5th Rabie I, 1421AH.  
Corresponding to: 7th June 2000AD.

مطار الكويت الدولي والتي تشتمل على الساحات الترابية المحيطة بسور المطار من الخارج «حسب ما هو موضح بالمخطط المرفق» ويحد تلك المنطقة، ويحدها من الغرب والجنوب مسافة اثنان كيلو متر من السور الامني المزدوج للمطار ويحدها من الشرق طريق صبحان .

مادة (٣)

على وكيل الوزارة تنفيذ هذا القرار ويعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

وزير الداخلية

صدر في : ٥ ربيع الأول ١٤٢١ هـ  
الموافق : ٧ يونيو ٢٠٠٠ م

Ministerial Resolution No. (26) of  
Year 2004

قرار وازاري (٢٦ / ٢٠٠٤)

Following perusal of:

- Decree-Law No. (15) of year 1979 concerning the Civil Service, and the Decree issued on 4/4/1979 in respect of the Civil Service System,
- In implementation of the Council of Ministers' Resolution No. (44) of year 1981 regarding Improving the Service at Kuwait International Airport,
- Pursuant to the text of Resolution of the Civil Service Council No. (1) of year 1983,
- And the Ministerial Resolution No. (18) of year 1989 in respect of Establishing the Facilities Committee, and for the work interest requirement,

It has been decided:

Article (1)

The Air-Transport Facilities Committee which consists of representatives of all bodies operating at Kuwait International Airport is to be restructured for the purpose of improving the services, upgrading the performance level of the staff in all activities, and developing the adopted work methods, in the following manner:

Eng. Zuhair Abdulmehsen Al-Zamel

Deputy Director General of Civil Aviation

For Kuwait International Airport Affairs

Mr. Bader Nasser Al-Mershid

Director of Air-Transport Department,

Directorate General of Civil Aviation

بعد الإطلاع على :

- المرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩ بشأن الخدمة المدنية والمرسوم الصادر بتاريخ (١٩٧٩ / ٠٤ / ٠٤) بشأن نظام الخدمة المدنية .
- وتنفيذاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١٩٨١ / ٤٤) بشأن تحسين الخدمة في مطار الكويت الدولي .
- وبناء على ما جاء بقرار مجلس الخدمة المدنية رقم (١ / ١٩٨٣) .
- وعلى القرار الوزاري (١٨ / ١٩٨٩) بشأن تشكيل لجنة التسهيلات ، ونظراً لما تقتضيه مصلحة العمل .

قرر

مادة (١)

يعاد تشكيل لجنة تسهيلات النقل الجوي والتي تضم مندوبين من كافة الجهات العاملة في مطار الكويت الدولي لتحسين مستوى الخدمة ورفع مستوى أداء العاملين بكافة الأنشطة والأخذ بتطوير أساليب العمل المتبعة وذلك على النحو التالي :

نائب مدير عام الطيران المدني

لشؤون مطار الكويت الدولي

مدير إدارة النقل الجوي

الإدارة العامة للطيران المدني

مدير إدارة العمليات

Mr. Abdulhamid Abdullah Dashti  
Director of Operations Department,  
Directorate General of Civil Aviation  
Colonel/ Ahmed Mohammed Al-Dirbas  
Director of Kuwait International Airport  
Protection Department  
Ministry of Interior  
Lieutenant Colonel/ Mohammed  
Abdullatif Al-Berjes  
Assistant Director of Exits Department  
Ministry of Interior  
Staff Colonel Pilot / Waleed Khaled  
Al-Ateeqi  
Kuwait Air Force  
Mr. Khaled Abdullah Abdulmehsen  
Al-Seif  
Director of Air Customs Department  
General Department of Customs

#### Article (2)

#### Committee Duties:

The Committee shall be charged with setting the general policy of facilities at Kuwait International Airport under the regulations of 9th Annexure of Chicago Convention, studying the obstacles that prevent the proper implementation of this Convention, taking necessary decision in this regard and regularly re-examining this policy in view of the resolutions and recommendations of International Civil Aviation Organization (ICAO) and the international facilities conferences. If the Committee decides that the case requires issuing a special national legislation or amending an existing national legislation to develop such facilities or adapt them to the international rules, it shall submit a report in this regard to the Supreme Council for Civil Aviation to discuss the matter and take necessary action in coordination with the General Department for Civil Aviation or any concerned authority or ministry.

الإدارة العامة للطيران المدني  
مدير إدارة حماية المطار الدولي  
وزارة الداخلية  
مساعد مدير إدارة المنافذ  
وزارة الداخلية  
القوة الجوية الكويت  
مدير إدارة الجمرک الجوي  
الإدارة العامة للجمارك

#### مادة (٢)

#### مهام اللجنة :

تختص اللجنة بوضع السياسة العامة للتسهيلات في مطار الكويت الدولي وفقاً لأحكام الملحق التاسع لإتفاقية شيكاغو، وبحث العقبات التي تحول دون تطبيقها على الوجه الأكمل وإتخاذ القرارات اللازمة بشأنها، وإعادة النظر في هذه السياسة من وقت لآخر في ضوء ما يصدر عن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) ومؤتمرات التسهيلات الدولية من قرارات وتوصيات. وفي حالة إذا مارأت اللجنة أن الأمر يقتضي استصدار تشريع وطني خاص أو إدخال تعديلات على تشريع وطني قائم لتطوير هذه التسهيلات أو مواءمتها للقواعد الدولية ترفع تقرير بذلك إلى المجلس الأعلى للطيران المدني لبحث الموضوع واتخاذ الإجراءات اللازمة بالتنسيق مع الإدارة العامة للطيران المدني وأية جهة أو وزارة أخرى ذات الاختصاص بالموضوع.

The Committee shall have the right to make use of any necessary experts and form work groups to study the issues referred by the Committee and shall submit necessary report in this regard.

Article (3)

The Committee shall convene regularly at least once every three months and whenever necessary upon request from the Committee Chairperson. Half of the Committee members including the Chairperson shall constitute a quorum.

Article (4)

The Committee shall submit a copy of the minutes of its sessions to the President of Directorate of Civil Aviation for review.

Article (5)

The President of Civil Aviation shall appoint a reporter for the Committee.

Article (6)

This resolution shall be communicated to the parties concerned for execution or acknowledgment, and it shall enter into force as of the date it is issued.

Minister of Communications & Minister of  
Planning  
Minister of State for Administrative  
Development Affairs  
Chairman of Supreme Council for Civil Aviation

وللجنة أن تتعين بمن تراه من الخبرات اللازمة وتشكيل فرق العمل لدراسة ما تحيله إليها من موضوعات ورفع التقرير اللازم بشأنها.

مادة (٣)

تعقد اللجنة اجتماعات دورية مرة كل ثلاثة شهور على الأقل وكلما دعت الحاجة وذلك بطلب من رئيس اللجنة ويكتمل النصاب اللازم لصحة الجلسة بحضور نصف الأعضاء على أن يكون رئيس اللجنة من بينهم.

مادة (٤)

تقدم اللجنة نسخ من محاضر جلساتها لرئيس الإدارة للطيران المدني للإطلاع.

ماد (٥)

على رئيس الطيران المدني تعيين مقررراً للجنة.

مادة (٦)

يبلغ هذا القرار لمن يلزم لتنفيذه أو العلم به ويعمل به إعتباراً من تاريخ صدوره.

وزير المواصلات ووزير التخطيط  
ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية  
رئيس المجلس الأعلى للطيران المدني



الفصل الرابع  
أمن الطيران المدني

ابيض

Decree-Law No. (19) of Year 1979  
About Approving The La Hague  
Convention For The Suppression  
of Unlawful Seizure of Aircraft

Following perusal of the Amiri Decree issued on 4th Ramadan 1396AH. corresponding to 29th August 1976 on revising the Constitution,

Article 70 (Second Para) of the Constitution,

Pursuant to the proposal of the Foreign Minister,

And after the approval of Council of Ministers,

We have promulgated the law which text reads as follows:

Article (1)

It has been approved to join the Convention of the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft held in La Hague on 16th December, 1970 which was signed by Kuwait in Moscow on 28th June 1971, in London on 13th July 1971 and in Washington on 21st July 1971, the texts of which are attached to this Law.

Article (2)

All the ministers, each in his jurisdiction, shall implement this Law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Deputy Prime Minister and Minister of  
Foreign Affairs  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Sief Palace on: 2nd Jumada II 1399AH.  
Corresponding to: 29th April 1979AD.

مرسوم بالقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩  
بالموافقة على معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٠  
بشأن قمع الاستيلاء  
غير المشروع على الطائرات

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر في  
٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ،  
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح  
الدستور،

وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور،  
وبناء على عرض وزير الخارجية،  
وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
اصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة (١)

ووفق على الانضمام إلى معاهدة قمع  
الاستيلاء غير مشروع على الطائرات المعقودة  
في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠  
والتي وقعت في الكويت في موسكو  
بتاريخ ٢٨ يونيو سنة ١٩٧١ ولندن بتاريخ  
١٣ يوليو سنة ١٩٧١ وواشنطن  
بتاريخ ٢١ يوليو سنة ١٩٧١ والمرافقة  
نصوصها لهذا القانون.

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية  
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر السيف في: ٢ جمادى الآخرة ١٣٩٩ هـ  
الموافق: ٢٩ أبريل ١٩٧٩ م

Explanatory Memorandum  
For The Decree-Law Approving  
The La Hague Convention of Year  
1970 Concerning The Suppression  
of Unlawful Seizure of Aircraft

On 16th December 1970, the member states of the International Conference for Sky Law convened in La Hague and signed the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. Article (13) of this Convention stated that it shall enter in force Thirty days after the deposit of ratification documents by Ten states parties to the La Hague Conference, and stated that any country which did not sign the Convention may join the Convention before it enters into force by signing in any of the deposit cities i.e. Moscow, London and Washington.

This Convention aims at fighting the international terrorism phenomenon which recently expanded. Due to the fact that the United Nations General Assembly issued many resolutions calling for joining this Convention and that the Council of the Arab League of States called upon the countries which did not join the convention to rush in joining it, the State of Kuwait signed the Convention in the three deposit cities i.e., Moscow on 28th June 1971, London on 13th July 1971 and Washington on 21st July 1971.

The First article of this convention defined the crime of Unlawful Seizure of Aircraft as the seizure by force or the attempt to seize the aircraft. The second article stated that each Contracting State undertakes to make the offence punishable

مذكرة ايضاحية  
للمرسوم بالقانون الخاص بالموافقة على  
معاهدة لاهاي لسنة ١٩٧٠  
بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على  
الطائرات

بتاريخ ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠ وقعت الدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في لاهاي معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات . وقد نصت المادة ١٣ من هذه المعاهدة على دخولها حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ ايداع وثائق التصديق عليها من عشرة دول موقعة عليها من الدول المشتركة في مؤتمر لاهاي وعلى أنه يجوز لأية دولة لم توقع على هذه المعاهدة قبل دخولها إلى حيز النفاذ أن تنضم إليها في أي وقت بالتوقيع في دول الايداع وهي موسكو ولندن وواشنطن .

وتهدف هذه المعاهدة إلى محاربة ظاهرة الارهاب الدولي الذي تفشى في الآونة الأخيرة ، ونظراً لأن الجمعية العمومية للأمم المتحدة قد أصدرت عدة قرارات دعت فيها إلى الانضمام إلى هذه المعاهدة ، كما ناشد مجلس جامعة الدول العربية الدول التي لم تنضم إلى هذه المعاهدة بالاسراع بالانضمام إليها فقد وقعتها الكويت في دول الايداع الثلاثة وهي موسكو بتاريخ ٢٨/٦/١٩٧١ ولندن بتاريخ ١٣ يوليو سنة ١٩٧١ وواشنطن بتاريخ ٢١ يوليو سنة ١٩٧١ .

وقد عرفت المادة الأولى من هذه المعاهدة جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وهي الاستيلاء بالقوة أو بالتهديد على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها ، وقضت المادة الثانية منها بأن تتعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة بأن

by severe penalties in their respective laws.

The Third article defined the scope of applying the convention that it should not be applied unless the aircraft is in flight. It shall not be applicable to the military, customs or police aircrafts unless the take off or landing actual venue falls outside the filed of the country in which the aircraft is registered.

The Fourth article of the convention states that each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction when the offence is committed on board an aircraft registered in that State and when the aircraft on board of which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board and the offender is not extradited according to the provisions of this convention.

The Sixth article obligates the Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, to take him into custody, makes the preliminary investigation and shall promptly report its findings to the aircraft registration country and the country of the offender.

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obligated, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution (Article 7).

The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them (Article 8).

تجعل العقوبة في قوانينها على هذه الجريمة عقوبة مشددة .

وحددت المادة الثالثة نطاق تطبيق هذه المعاهدة بأنها لا تطبق على الطائرة الا وهي في حالة طيران ولا تطبق على الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية والشرطة كما لا تطبق الا إذا كان مكان اقلاع الطائرة أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج دولة تسجيل الطائرة .

كما ألزمت المادة الرابعة الدول الموقعة بأن تتخذ الاجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة فيها وعندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في اقليمها والمتهم مازال على متنها وفي حالة تواجد المتهم على اقليمها وعدم قيامها بتسليمه طبقاً لأحكام هذه المعاهدة .

وأوجبت المادة السادسة على الدولة التي يتواجد في أراضيها المتهم بارتكاب الجريمة ان تقوم بالقبض عليه وعمل تحقيق أولى في الوقائع وان تخطر بذلك دولة تسجيل الطائرة والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها .

وإذا لم تقم الدولة التي قبض فيها على المتهم بتسليمه فعليها أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته (مادة ٧) .

وتعتبر هذه الجريمة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة كما تتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أي معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً (مادة ٨) .

ودعت المادة التاسعة الدول المتعاقدة إلى اتخاذ الاجراءات المناسبة لاعادة السيطرة على

The Ninth article called upon the Contracting States to take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful Captain or to preserve his control of the aircraft and to facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable.

Article (11) obligates the Contracting States to report to the Council of the International Civil Aviation Organization IACO as promptly as possible any relevant information concerning circumstances of the offence and the measures taken.

Since this Convention includes obligations to amend the existing laws, the attached Draft-Law has been prepared for approval in accordance with the provisions of the Constitution.

الطائرة لقائدها الشرعي في حالة وقوع الجريمة وإلى تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة .

والزمت المادة ١١ الدول المتعاقدة بالتقرير لدى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بالمعلومات الخاصة بالجريمة والاجراءات المتخذة .

ولما كانت هذه الاتفاقية تتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة، فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقاً لاحكام الدستور .

## معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

مقدمة

أن الدول الأطراف في هذه المعاهدة .  
مقدرين أن أفعال الاستيلاء غير المشروع أو ممارسة السيطرة على الطائرات وهي في حالة طيران يعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر ويؤثر تأثيراً خطيراً على تشغيل الخطوط الجوية ويزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني ،  
مقدرين أن وقوع مثل هذه الأفعال يعتبر من الأمور التي تثير قلقاً بالغاً ،  
مقدرين الحاجة الملحة إلى إيجاد قواعد مناسبة لمعاقبة مرتكبي مثل هذه الأفعال بغية منع وقوعها ،  
قد اتفقوا على ما يلي :

### مادة (١)

أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران :  
أ - يقوم بغير حق مشروع ، بالقوة أو التهديد باستعمالها أو باستعمال أي شكل آخر من أشكال الاكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال ،  
ب - يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال .  
يعد مرتكباً لإحدى الجرائم (التي يطلق عليها فيما بعد «الجريمة»).

### مادة (٢)

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة .

### مادة (٣)

١ - فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران منذ اللحظة التي يتم فيها اغلاق كل أبوابها الخارجية عقب شحنها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة . وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤولياتها تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها .  
٢ - لا تنطبق هذه المعاهدات على الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية أو الشرطة .  
٣ - لا تنطبق هذه المعاهدة الا إذا كان مكان اقلاع الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة وذلك بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية .  
٤ - لا تنطبق هذه المعاهدة على الحالات المبينة في المادة الثالثة إذا كان مكان اقلاع الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة ومكان هبوطها الفعلي واقعين داخل إقليم نفس الدولة إذا كانت تلك الدولة إحدى الدول المشار إليها في المادة المذكورة .  
٥ - على الرغم مما ورد بالفقرتين ٣ ، ٤ من هذه المادة فإن المواد ٦ ، ٧ ، ٨ ، ١٠ مهما كان مكان اقلاع

الطائرة أو مكان هبوطها الفعلي وذلك اذا وجد مرتكب الجريمة أو المتهم داخل اقليم دولة خلاف دولة تسجيل هذه الطائرة .

#### مادة (٤)

١ - على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من اجراءات تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجريمة فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي تكون قد ارتكب الركاب أو الطاقم من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وفي الأحوال الآتية :

(أ) عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في الدولة .

(ب) عندما تهبط الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة في اقليم تلك الدولة والمتهم ما يزال على متنها .

(ج) إذا ارتكب الجريمة على متن طائرة مؤجرة لمستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة له اقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .

٢ - تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من اجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في اقليمها ولا تقوم بتسليم طبقا للمادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .

٣ - لا تستبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جنائي تكون مباشرته طبقا للقانون الوطني .

#### مادة (٥)

على الدول المتعاقدة التي تنشئ فيما بينها مؤسسات تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل طائرات تكون محلا لتسجيل مشترك أو دولي ، أن تحدد بالنسبة لكل طائرة - بالوسائل الملائمة - دولة من بينها يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي وتولي وظائف دولة التسجيل تحقيقا لأغراض هذه المعاهدة واطار منظمة الطيران المدني الدولي بذلك وعلى الأخيرة ان تقوم بدورها بتعميم هذا الاخطار على كافة الدول الأطراف في هذه المعاهدة .

#### مادة (٦)

١ - على أي من الدول المتعاقدة التي يتواجد مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها في أراضيها ان تقوم بالقبض عليه أو تتخذ قبله الاجراءات الأخرى التي تكفل التحفظ عليه وذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تتطلب ذلك . ويتم القبض أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لأحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الاجراءات فقط إلى الوقت اللازم لإمكان القيام بالاجراءات الجنائية أو اجراءات التسليم .

٢ - على هذه الدولة أن تقوم فوراً بعمل تحقيق أولى في الوقائع .

٣ - يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه وفقاً للفقرة (١) من هذه المادة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يكون أحد رعاياها .

٤ - عند قيام أية دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقاً لهذه المادة، فعليها أن تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة، والدولة المشار إليها في المادة الرابعة فقرة (١) جـ والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها، وأية دولة أخرى ذات مصلحة إذا ما رأت ذلك مناسباً، بحقيقة هذا الاجراء وبالظروف



التي دعت إلي اتخاذها، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولى طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أن تبادر فوراً بإرسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبيناً به ما إذا كانت تزمع مباشرة اختصاصها القضائي .

#### مادة (٧)

إذا لم تقم الدولة المتعاقدة بتسليم المتهم الذي وجد في إقليمها، فعليها - بدون استثناء أياً كان وبغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليمها من عدمه - أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته .

وعلى هذه السلطات ان تتخذ قرارها بنفس الطريقة التي تتبع بشأن أية جريمة عادية جسيمة وذلك طبقاً لقانون تلك الدولة .

#### مادة (٨)

١ - تعتبر الجريمة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة .

وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً كإحدى الجرائم القابلة للتسليم .

٢ - إذا تطلبت دولة متعاقدة وجوب قيام معاهدة تسليم كشرط لاجراء التسليم وتلقت طلباً للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار المعاهدة الحالية كأساس قانوني للتسليم وذلك فيما يتعلق بالجريمة . ويجري التسليم طبقاً للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم .

٣ - على الدولة المتعاقدة التي لا تشترط لاجراء التسليم وجود معاهدة قائمة أن تعترف فيما بينها باعتبار الجريمة كإحدى الجرائم القابلة للتسليم وذلك مع مراعاة الشروط المنصوص عليها بقوانين الدولة المطلوب منها تسليم المتهم .

٤ - تعامل الجريمة - فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة - كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ولكن أيضاً في إقليم الدولة التي ينعقد لها الاختصاص القضائي طبقاً للمادة ٤ فقرة ١ .

#### مادة (٩)

١ - إذا وقع أي فعل من الأفعال المذكورة في المادة ١ (أ)، أو كان على وشك الوقوع، فعلى الدول المتعاقدة أن تتخذ كافة الاجراءات المناسبة لاعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها .

٢ - على أية دولة متعاقدة تتواجد فيها الطائرة أو ركبها أو طاقمها تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة، وعليها كذلك اعادة الطائرة وبضائعها بدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانوناً، وذلك في الأحوال المنصوص عليها في المادة ١ (أ) .

#### مادة (١٠)

- ١ - على الدول المتعاقدة ان تقدم كل منها للأخرى أقصى ما يمكن من مساعدة فيما يتعلق بالاجراءات الجنائية المتخذة قبل الجرائم والأفعال الأخرى المنصوص عليها في المادة ٤ ، وفي جميع الحالات يطبق قانون الدولة المطلوب منها المساعدة .
- ٢ - لا تؤثر أحكام الفقرة (١) من هذه المادة على الالتزامات التي تفرضها أية معاهدة أخرى ثنائية او جماعية تنظم أو سوف تنظم - كلياً أو جزئياً - المساعدات المتبادلة في المسائل الجنائية .

#### مادة (١١)

- تقوم كل دولة متعاقدة وطبقاً لقانونها الوطني بالتقرير لدى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وبأقصى سرعة ممكنة عن أية معلومات مناسبة تكون متوفرة لديها وتعلق :
- أ - بالظروف الخاصة بالجريمة .
  - ب - بالاجراءات المتخذة طبقاً للمادة (٩) .
  - ج - بالاجراءات المتخذة قبل مركتب الجريمة أو المتهم بارتكابها وعلى وجه الخصوص النتائج المتعلقة بأي اجراء من اجراءات التسليم أو الاجراءات القانونية الأخرى .

#### مادة (١٢)

- ١ - إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة يتعذر تسويته عن طريق المفاوضات ، يحال إلى التحكيم وذلك بناء على طلب أي من هذه الدول . وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة إلى التحكيم ، فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب وفقاً لنظام المحكمة المذكورة .
- ٢ - يجوز لكل دولة ان تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه المعاهدة أو الانضمام إليها عدم التزاماتها بالفقرة السابقة ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة السابقة قبل أي دولة معاقدة تكون قد قامت باجراء مثل هذا التحفظ .
- ٣ - يجوز لأية دولة متعاقدة تكون قد أجرت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة ان تسحب هذا التحفظ في أي وقت عن طريق ارسال اخطار بذلك إلى دول الايداع .

#### مادة (١٣)

- ١ - تفتح هذه المعاهدة للتوقيع عليها في لاهاي اعتباراً من ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ بالنسبة للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في لاهاي في الفقرة من ١ إلى ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ (المشار إليه فيما بعد بمؤتمر لاهاي) . وتفتح بعد ٣١ ديسمبر ١٩٧٠ لجميع الدول للتوقيع عليها في موسكو ولندن وواشنطن .
- ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه المعاهدة قبل دخولها إلى حيز النفاذ طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة أن تنضم إليها في أي وقت .

- ٢ - تكون هذه المعاهدة محلا للتصديق عليها من جانب الدول الموقعة . تودع وثائق التصديق والانضمام لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية والولاية المتحدة الأمريكية التي تم تعيينها في هذه المعاهدة كحكومة ايداع .
- ٣ - تدخل هذه المعاهدة حيز النفاذ بعد ثلاثين يوما من تاريخ ايداع وثائق تصديق عشرة دول موقعة على هذه المعاهدة تكون قد اشتركت في مؤتمر لاهاي .
- ٤ - تسري هذه المعاهدة بالنسبة للدول الأخرى اعتبارا من تاريخ دخولها حيز النفاذ طبقا للفقرة ٣ من هذه المادة أو بعد ثلاثين يوما لاحقة على تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو انضمامها أيهما أبعد .
- ٥ - تقوم حكومات الايداع في أسرع وقت باخطار الدول الموقعة والمنظمة بتاريخ كل توقيع وتاريخ ايداع أي وثيقة تصديق أو انضمام وتاريخ دخول المعاهدة إلى حيز النفاذ وكذلك أية اشعارات أخرى .
- ٦ - تقوم حكومات الايداع بتسجيل هذه المعاهدة بمجرد دخولها إلى حيز النفاذ وذلك طبقا للمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة والمادة ٨٣ من معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) .

#### مادة (١٤)

- ١ - يجوز لأية دولة متعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار مكتوب يوجه إلى حكومات الايداع .
- ٢ - يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد مضي ستة أشهر اعتبارا من تاريخ تسلم حكومات الايداع للاخطار .
- اثباتا لذلك وقع المفوضون الموقعون فيما يلي بما لهم من تفويض من حكوماتهم هذه المعاهدة .  
حرر في لاهاي ، في اليوم السادس عشر من ديسمبر سنة ألف وتسعمائة وسبعون من ثلاث نسخ أصلية حررت كل منها بأربعة لغات رسمية الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية .

Decree-Law No. (62) of Year 1979  
Approving The Joining of The State of  
Kuwait To The Convention Of The  
Suppression of Unlawful Acts  
Against Safety of Civil Aviation

Following perusal of the Amiri Decree  
issued on 4th Ramadan 1396AH.  
corresponding to 29th August 1976 on  
revising the Constitution,

Article 70 (Second Para) of the  
Constitution,

Upon the proposal of the Minister of  
Foreign Affairs, and

Following the approval of the Council of  
Ministers,

We have promulgated the law which text  
reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of  
Kuwait to join the Convention of the  
Suppression of Unlawful Acts against the  
Safety of Civil Aviation signed in Montreal  
in year 1971, which text is attached to this  
law.

Article (2)

All the ministers, each within his  
respective jurisdiction, must implement this  
law, and it shall enter into force as of the  
date it is published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs  
Salem Al-Jaber

Issued at the Sief Palace on: 18th Thulqida 1399AH.  
Corresponding to: 9th October 1979AD.  
(Published in Issue No. 1271 of the official gazette  
on 21/10/1979AD.)

مرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩  
بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى  
معاهدة قمع الأفعال  
غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ  
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح  
الدستور،

وعلى المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور،  
وبناء على عرض وزير الخارجية،  
وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
أصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة (١)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة  
قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران  
المدني الموقعة في مونتريال سنة ١٩٧١ والمرافقة  
لهذا القانون.

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة  
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في: ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩ هـ  
الموافق: ٩ أكتوبر ١٩٧٩ م  
(نشر بالعدد: ١٢٧١ من الجريدة الرسمية في  
٢١/١٠/١٩٧٩ م)

## معاهدة

### قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني

\* ان الدول الأطراف في هذه المعاهدة . .

مقدرين أن الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر، وتؤثر تأثيراً خطيراً على تشغيل الخدمات الجوية، وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني،

مقدرين أن وقوع مثل هذه الأفعال يعتبر من الأمور التي تثير قلقاً بالغاً، مقدرين الحاجة الملحة إلى إيجاد قواعد مناسبة لمعاقبة مرتكبي مثل هذه الأفعال بغية منع وقوعها،  
\* قد اتفقوا على ما يلي:

#### مادة (١)

- ١ - يعد مرتكباً لجريمة أي شخص بغير حق مشروع وبتعمدا:
  - أ - يقوم بأحد أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من المحتمل أن يعرض هذا العمل سلامة هذه الطائرة للخطر، أو
  - ب - يدمر طائرة في الخدمة أو يتسبب في أضرار لمثل هذه الطائرة بحيث تجعلها غير صالحة للطيران أو من المحتمل أن تشكل خطورة على سلامتها أثناء الطيران، أو
  - ج - يضع أو يتسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة بأية وسيلة كانت بحيث من المحتمل أن تدمر هذه الطائرة أو تصيبها بالضرر الذي يجعلها غير صالحة للطيران أو يتسبب في حدوث أضرار لها من المحتمل أن تشكل خطورة على سلامتها أثناء الطيران، أو
  - د - يدمر أو يتلف معدات تسهيلات ملاحية جوية أو يتدخل في عملياتها إذا كان أي من مثل هذه الأفعال يعرض للخطر سلامة طائرة في حالة طيران، أو
  - هـ - يبلغ معلومات يعرف أنها غير صحيحة من شأنها أن تعرض سلامة طائرة في حالة طيران للخطر.
- ٢ - يعد مرتكباً لجريمة أيضاً أي شخص إذا ما:
  - أ - يحاول أن يرتكب أي من الجرائم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو
  - ب - يكون شريكاً للشخص الذي يرتكب أو يحاول أن يرتكب أي من هذه الجرائم

#### مادة (٢)

فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة:

- ١ - تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي تغلق فيها أبوابها الخارجية بعد الصعود حتى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب للنزول منها وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الطائرة مستمرة في حالة طيران حتى تتسلم السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة والأشخاص أو الممتلكات على متنها،

٢ - تعتبر الطائرة في الخدمة من بداية تحضيرها قبل الرحلة بواسطة موظفي الخدمة الأرضية أو بواسطة طاقمها لرحلة معينة إلى ما بعد مرور أربعة وعشرون ساعة على هبوطها، وفي كل الحالات فإن فترة الخدمة تمتد لتشمل كل الفترة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران كما هي معرفة في الفقرة (أ) من هذه المادة.

#### مادة (٣)

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعاقب الجرائم المذكورة في المادة الأولى بعقوبات مشددة.

#### مادة (٤)

١ - لا تنطبق هذه المعاهدة على طائرة مستخدمة في خدمات حربية وجمركية أو بوليسية  
٢ - تطبق هذه المعاهدة على الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(هـ) من الفقرة (١) من المادة الأولى بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية إذا:

(أ) ما وقع مكان هبوط أو اقلاع الطائرة سواء الحقيقي أو المقصود خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة، أو

(ب) ارتكبت الجريمة في إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة.

٣ - على الرغم مما ورد في الفقرة (٢) من هذه المادة، تطبق هذه المعاهدة أيضا على الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(هـ) من الفقرة (١) من المادة الأولى إذا ما تواجد مرتكبها أو المتهم بارتكابها في إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة.

٤ - لا تطبق هذه المعاهدة بالنسبة للدول المذكورة في المادة التاسعة وعلى الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) و(هـ) من الفقرة (١) من المادة الأولى إذا ما كانت الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (٢) من هذه المادة تقع داخل نفس الدولة التي تعتبر أحد هذه الدول المشار إليها في المادة التاسعة إلا إذا ارتكبت الجريمة أو تواجد مرتكبها أو المتهم بارتكابها في إقليم دولة أخرى غير هذه الدولة.

٥ - تطبق هذه المعاهدة على الحالات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة (١) من المادة الأولى إذا ما كانت التسهيلات للملاحة الجوية مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية.

٦ - تطبق أيضا أحكام الفقرات (٢) و(٣) و(٤) و(٥) من هذه المادة على الحالات المنصوص عليها في الفقرة (٢) من المادة الأولى.

#### مادة (٥)

١ - على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من اجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات التالية:

أ - عندما ترتكب الجريمة في إقليم هذه الدولة،

ب - عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في هذه الدولة،

ج - عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في اقليمها وما زال المتهم بارتكابها على متنها،

د - عندما ترتكب جريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقمها إلى مستأجر يقع المركز الرئيسي لعماله أو اقامته الدائمة - إذا لم يكن له مركز أعمال - في هذه الدولة .

٢ - تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من اجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجرائم المذكورة في المادة الأولى فقرة (١) - (أ) و(ب) و(ج) وفي المادة الأولى فقرة (٢) طالما كانت هناك علاقة بين هذه الفقرة وهذه الجرائم في الحالة التي يتواجد فيها المتهم بارتكابها في اقليمها ولن تقوم بتسليمه طبقا للمادة الثامنة لأي من الدول المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة .

٣ - لا تستبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقا للقانون الوطني .

#### مادة (٦)

١ - على أي من الدول المتعاقدة التي يتواجد مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها في اقليمها أن تقوم بالقبض عليه أو تتخذ قبله الاجراءات الأخرى التي تكفل التحفظ عليه وذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تتطلب ذلك . ويتم القبض أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لاحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الاجراءات فقط إلى الوقت اللازم لامكان القيام بالاجراءات الجنائية أو اجراءات التسليم .

٢ - على هذه الدولة أن تقوم فوراً بعمل تحقيق أولى في الوقائع .

٣ - يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه وفقاً للفقرة (١) من هذه المادة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يكون أحد رعاياها .

٤ - عند قيام أية دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقاً لهذه المادة، فعليها أن تخطر فوراً الدول المشار إليها في المادة الخامسة فقرة (١) والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها وأية دولة أخرى ذات مصلحة إذا ما رأت ذلك مناسباً، بحقيقة هذا الاجراء وبالظروف التي دعت إلى اتخاذه، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولى طبقاً للفقرة (٢) من هذه المادة أن تبادر فوراً بارسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبيناً به ما إذا كانت تزمع مباشرة اختصاصها القضائي .

#### مادة (٧)

إذا لم تقم الدولة المتعاقدة التي وجد المتهم في اقليمها بتسليمه، فعليها - بدون استثناء أياً كان وبغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في اقليمها من عدمه - أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته - وعلى هذه السلطات أن تتخذ قرارها بنفس الطريقة التي تتبع بشأن أية جريمة ذات طابع جسيم طبقاً لقانون تلك الدولة .

#### مادة (٨)

١ - تعتبر الجرائم من الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أية معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة . وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجرائم في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً كجرائم قابلة للتسليم .

٢ - إذا تلقت دولة متعاقدة - تشترط وجوب قيام معاهدة تسليم لاجراء التسليم - طلباً من دولة

متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار هذه المعاهدة كأساس قانوني للتسليم وذلك فيما يتعلق بالجرائم . ويجري التسليم طبقا للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم .

٣ - على الدول المتعاقدة التي لا تشترط لاجراء التسليم وجود معاهدة قائمة أن تعترف فيما بينها باعتبارها الجرائم من الجرائم القابلة للتسليم مع مراعاة الشروط المنصوص عليها بقوانين الدولة المطلوب منها التسليم .

٤ - تعامل كل من الجرائم - فيما يتعلق بأعراض التسليم بين الدول المتعاقدة - كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ولكن أيضا في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص القضائي طبقا للمادة الخامسة الفقرة (أ)، (ب)، (ج)، (د) .

#### مادة (٩)

على الدول المتعاقدة التي تؤسس منظمات تشغيل نقل جوي مشترك أو وكالات تشغيل دولية والتي تشغل طائرة تخضع لتسجيل مشترك أو دولي ، أن تحدد بالنسبة لكل طائرة - بالوسائل الملائمة - دولة من بينها يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي وتولي وظائف دولة التسجيل تحقيقا لأغراض هذه المعاهدة واطار منظمة الطيران المدني الدولي بذلك والتي تقوم بدورها بتعميم هذا الاخطار على كافة الدول الأطراف في هذه المعاهدة .

#### مادة (١٠)

١ - على الدول المتعاقدة - طبقا للقوانين الدولية والوطنية - أن تجتهد في اتخاذ الاجراءات العملية التي من شأنها منع وقوع الجرائم المذكورة في المادة الأولى .

٢ - عندما يتم تأخر رحلة أو إيقافها بسبب ارتكاب إحدى الجرائم المذكورة في المادة الأولى فعلى الدولة المتعاقدة التي تتواجد في اقليمها الطائرة أو ركبها أو طاقمها تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة ، وعليها كذلك اعادة الطائرة وبضائعها بدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانونا .

#### مادة (١١)

١ - على الدول المتعاقدة أن تقدم كل منها للأخرى أقصى ما يمكن من مساعدة فيما يتعلق بالاجراءات الجنائية المتخذة قبل الجرائم . وفي جميع الحالات يطبق قانون الدولة المطلوب منها المساعدة .

٢ - لا تؤثر احكام الفقرة (١) من هذه المادة على الالتزامات التي تفرضها أية معاهدة أخرى ثنائية أو جماعية تنظم أو سوف تنظم - كليا أو جزئيا - المساعدات المتبادلة في المسائل الجنائية .

#### مادة (١٢)

إذا ما كان لدى إحدى الدول المتعاقدة من الأسباب ما يجعلها تعتقد بأن إحدى الجرائم المذكورة في المادة الأولى سوف ترتكب ، فعليها - طبقا لقانونها الوطني - ابلاغ أية معلومات لديها متعلقة بذلك إلى هؤلاء الدول التي تعتقد بأنها سوف تكون الدول - المذكورة في المادة الخامسة الفقرة (١) .



### مادة (١٣)

تقوم كل دولة متعاقدة طبقاً لقانونها الوطني بالتقرير لدى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وبأقصى سرعة ممكنة عن أية معلومات مناسبة تكون متوفرة لديها وتتعلق:

(أ) بالظروف الخاصة بالجريمة .

(ب) بالاجراء المتخذ طبقاً للمادة العاشرة فقرة (٢) .

(ج) بالاجراءات المتخذة قبل مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها وعلى وجه الخصوص النتائج المتعلقة بأي اجراء من اجراءات التسليم أو الاجراءات القانونية الأخرى .

### مادة (١٤)

١ - إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة يتعذر تسويته عن طريق المفاوضات، يحال إلى التحكيم بناء على طلب أي من هذه الدول . وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في خلال ستة شهور من تاريخ طلب الاحالة إلى التحكيم فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف احالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب وفقاً لنظام المحكمة المذكورة .

٢ - يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه المعاهدة أو الانضمام إليها عدم التزامها بالفقرة السابقة، ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة السابقة قبل أية دولة متعاقدة تكون قد قامت باجراء مثل هذا التحفظ .

٣ - يجوز لأية دولة متعاقدة تكون قد أجرت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت عن طريق ارسال اخطار بذلك إلى حكومات الايداع .

### مادة (١٥)

١ - تفتح هذه المعاهدة للتوقيع عليها في مونتريال اعتباراً من ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ - للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال في الفترة من ٨ إلى ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ (المشار إليه فيما بعد بمؤتمر مونتريال) وتفتح بعد ١٠ أكتوبر ١٩٧١ لجميع الدول للتوقيع عليها في موسكو ولندن وواشنطن . ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه المعاهدة قبل دخولها إلى حيز النفاذ طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة أن تنضم إليها في أي وقت .

٢ - تكون هذه المعاهدة محلاً للتصديق عليها من جانب الدول الموقعة، وتودع وثائق التصديق والانضمام لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية التي تم تعيينها في هذه المعاهدة كحكومات ايداع .

٣ - تدخل هذه المعاهدة حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ ايداع وثائق تصديق عشرة دول موقعة على هذه المعاهدة تكون قد اشتركت في مؤتمر مونتريال .

٤ - تسري هذه المعاهدة بالنسبة لدول الأخرى اعتباراً من تاريخ دخولها حيز النفاذ طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة أو بعد ثلاثين يوماً لاحقاً على تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو انضمامها أيهما أبعد .

٥ - تقوم حكومات الايداع في أسرع وقت باخطار الدول الموقعة والمنظمة بتاريخ كل توقيع وتاريخ ايداع أي وثيقة تصديق أو انضمام وتاريخ دخول المعاهدة إلى حيز النفاذ وكذلك أية اشعارات أخرى .

٦ - تقوم حكومات الايداع بتسجيل هذه المعاهدة بمجرد دخولها إلى حيز النفاذ وذلك طبقاً للمادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحدة والمادة (٨٣) من معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤).

#### مادة (١٦)

١ - يجوز لأية دولة متعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار مكتوب يوجه إلى حكومات الايداع.

٢ - يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد مضي ستة أشهر اعتباراً من تاريخ تسلم حكومات الايداع للاخطار.

اثباتاً لذلك وقع المفوضون الموقعون فيما يلي بما لهم من تفويض من حكوماتهم هذه المعاهدة. حرر في مونتريال في اليوم الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ألف وتسعمائة وواحد وسبعون من ثلاثة نسخ أصلية حررت كل منها بأربعة لغات رسمية الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية.

Decree-Law No. (64) of Year 1979  
Approving The Joining of The  
State of Kuwait To The Convention  
On Offences And Certain Other Acts  
Committed On Board The Aircraft

Following perusal of the Amiri Decree  
issued on 4th Ramadan 1396AH.  
corresponding to 29th August 1976AD.  
concerning revising the Constitution,

Article 70 (Second Para) of the  
Constitution,

Upon the proposal of the Minister of  
Foreign Affairs, and

Following the approval of the Council of  
Ministers,

We have promulgated the law which text  
reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of  
Kuwait to join the Convention on Offences  
and Certain Other Acts Committed on  
Board the Aircraft signed in Tokyo on 14th  
September 1963, which text is attached to  
this law.

Article (2)

All the ministers - each within his  
respective jurisdiction - must implement  
this law, and it shall enter into force as of  
the date it is published in the official  
gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs  
Salem Al-Jaber

Issued at the Sief Palace on: 18th Thulqida 1399AH.  
Corresponding to: 9th October 1979AD.

مرسوم بالقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩  
بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى  
معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي  
ترتكب على متن الطائرات

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ الموافق ٢٩  
من أغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح الدستور  
وعلى المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور  
وبناء على عرض وزير الخارجية  
وبعد موافقة مجلس الوزراء  
اصدرنا القانون الآتي نصه:

مادة (١)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة  
الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن  
الطائرات الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر  
سنة ١٩٦٣ والمرافقة لهذا القانون.

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة  
سالم الصباح

صدر بقصر السيف في: ١٨ ذو القعدة ١٣٩٩ هـ  
الموافق: ٩ أكتوبر ١٩٧٩ م

An Explanatory Memorandum  
About The Decree-Law Approving The  
Joining of The State of Kuwait To The  
Convention On Offences And Certain  
Other Acts Committed On Board The  
Aircraft Signed In Tokyo On 14th  
September 1963AD.

On 14th September 1963, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board the Aircraft was signed in Tokyo. The First chapter of the Convention (Articles 1 & 2) defines its scope and that it shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or across high seas or of any other area outside the territory of any State.

The Second chapter of the Convention (Articles 3 & 4) regulates the jurisdiction of the Contracting State in which the aircraft is registered over offences committed on board aircraft registered in such State.

The Third chapter of the Convention (Articles 5 to 10) defines the powers of the aircraft commander. The Sixth Article stated that the aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act falling under the scope of this Convention, impose upon such person reasonable measures to protect the safety of the aircraft, persons or property therein, or deliver such person to competent authorities or to disembark him.

The Fifth chapter of the Convention (Articles 11 to 15) discusses the cases of unlawful seizure of aircraft. The Eleventh Article obligates the Contracting States to

مذكرة ايضاحية للمرسوم بالقانون  
بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى  
معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي  
ترتكب على متن الطائرات الموقعة في  
طوكيو ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م

بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م وقعت في طوكيو معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات وقد تناول الباب الأول من هذه المعاهدة (المادتين ١ و ٢) مجال تطبيقها على الجرائم التي ترتكب أو الأفعال التي يقوم بها أي شخص على متن أي طائرة مسجلة دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح اعالي البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج اقليم أي دولة .

ونظم الباب الثاني من المعاهدة (المادتين ٣ ، ٤) اختصاص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة .

وتناول الباب الثالث (المواد من ٥ إلى ١٠) سلطات قائد الطائرة فأجازت المادة السادسة لقائد الطائرة إذا اعتقد استنادا إلى أسباب معقولة ان شخصا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الجرائم أو الأفعال التي تدخل في نطاق تطبيق هذه المعاهدة ان يتخذ ضده الاجراءات اللازمة لحماية سلامة الطائرة والأشخاص والأموال الموجودة فيها وتسليمه إلى السلطات المختصة أو انزاله من الطائرة .

وعالج الباب الرابع (المواد من ١١ إلى ١٥) حالات الاستيلاء غير القانوني على الطائرة فألزمت المادة ١١ الدول المتعاقدة باتخاذ كافة الاجراءات اللازمة لاعادة السيطرة على الطائرة

take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful Captain or maintains his control thereon.

The Sixth Chapter of the Convention (Articles 16 to 18) included other provisions related the re-extradition and the obligations of all the Contracting States upon taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft.

The Seventh chapter (Articles 19 to 21) discusses some final provisions. Article 22 states that this Convention shall, after coming into force, be open for joining by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies. The joining of a State shall be effected upon depositing its documents with the International Civil Aviation Organization. Article 23 of the Convention stated that any Contracting State may withdraw from this Convention by serving a notice addressed to the International Civil Aviation Organization. Article 24 indicated the way of settling any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention.

Whereas the concerned authorities, the Directorate General of Civil Aviation and the Kuwait Airways Corporation agreed to join this Convention, and

Whereas, this Convention falls within the scope of aviation conventions and includes obligations to amend the existing laws, the attached draft-law has been prepared for approval in accordance with Article 70 of the Constitution.

لقائدها الشرعي أو للمحافظة على سيطرة عليها .

وتضمن الباب السادس (المواد من ١٦ إلى ١٨) عدة أحكام أخرى متعلقة باعادة التسليم والالتزامات التي تقع على عاتق الدولة المتعاقدة عند اتخاذها اجراءات التحقيق أو القبض أو عند اختصاصاتها بصفة عامة فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرة .

وتناول الباب السابع (المواد من ١٩ إلى ٢١) عدة احكام ختامية فأجازت المادة ٢٢ لأية دولة عضو في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة الانضمام إلى هذه المعاهدة ويتم الانضمام بايداع وثائقه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني . كما أجازت المادة ٢٣ لأية من الدول المتعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار يوجه إلى منظمة الطيران المدني الدولي ، وبينت المادة ٢٤ كيفية حل أي نزاع ينشأ بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة .

وحيث ان الجهات المختصة - الإدارة العامة للطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الكويتية - قد وافقت على الانضمام إلى هذه المعاهدة .

ولما كانت هذه المعاهدة تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقاً لحكم الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور .

## معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣

ان الدول الأطراف في هذه المعاهدة قد اتفقت على الآتي :

### الباب الأول

#### مجال تطبيق المعاهدة

##### مادة (١)

١ - تطبق هذه المعاهدة على :

أ) الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات .

ب) الأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد كذلك والتي من شأنها ان تعرض أو يتحمل ان تعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها وتعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها .

٢ - فيما عدا ما نص عليه من احكام في الباب الثالث ، تنطبق هذه المعاهدة على الجرائم التي ترتكب أو الأفعال التي يقوم بها أي شخص على متن أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح اعالي البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج اقليم دولة .

٣ - فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة ، تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة اطلاق قوتها المحركة بغرض الاقلاع حتى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط .

٤ - لا تنطبق احكام هذه المعاهدة على الطائرات المستعملة في الأغراض الحربية والجمركية أو خدمات الشرطة .

##### مادة (٢)

مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة ، وفيما عدا الحالات التي يتطلب الأمر فيها المحافظة على سلامة الطائرة أو سلامة الركاب والأموال على متنها ، لا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه المعاهدة بحيث يخول أو يتطلب اتخاذ أي اجراء يتعلق بالجرائم التي يعاقب عليها قانون العقوبات والتي يكون لها طابع سياسي أو تستند على تفرقة عنصرية أو دينية .

### الباب الثاني

#### الاختصاص

##### مادة (٣)

١ - تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة .

٢ - على كل دولة متعاقدة - باعتبارها دولة التسجيل - ان تقوم باتخاذ الاجراءات التي قد تكون ضرورية ولازمة لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها .  
٣ - لا تستبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جنائي يجري مباشرته طبقاً لأحكام القانون الوطني .

#### مادة (٤)

لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل ان تتعرض لأيّة طائرة في حالة طيران لغرض مباشرة اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن هذه الطائرة الا في الحالات التالية :  
(أ) ان يكون للجريمة أثر على إقليم هذه الدولة .  
(ب) ان تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي الإقامة الدائمة فيها .  
(ج) إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة .  
(د) إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات .  
(هـ) إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضروريا لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً دولية متعددة الأطراف .

### الباب الثالث

#### سلطات قائد الطائرة

#### مادة (٥)

١ - لا تنطبق أحكام هذا الباب على الجرائم والأفعال التي يرتكبها أو يشرع فيها أحد الأشخاص على متن طائرة في حالة طيران ، المجال الجوي لدولة التسجيل أو فوق البحار الحرة أو فوق أية منطقة أخرى خارج إقليم أية دولة الا إذا كانت آخر نقطة للاقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى غير دولة التسجيل أو إذا قامت الطائرة - فيما بعد - بالطيران في المجال الجوي لدولة أخرى غير دولة التسجيل مع استمرار بقاء مثل هذا الشخص على متنها .  
٢ - على الرغم من أحكام الفقرة الثالثة من المادة الأولى - تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران - فيما يتعلق بأغراض هذا الباب - منذ اللحظة التي تقفل فيها كل أبوابها الخارجية عقب شحنها إلى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة . وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر تطبيق أحكام هذا الباب فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن إلى حين قيام السلطات المختصة للدولة بمباشرة مسؤوليتها قبل الطائرة وقبل الأشخاص والأموال على متن الطائرة .

#### مادة (٦)

١ - يجوز لقائد الطائرة - إذا اعتقد استناداً إلى أسباب معقولة - ان شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى على متن الطائرة ، ان يتخذ قبل هذا الشخص اجراءات معقولة بما في ذلك اجراءات القسر الضرورية ، وذلك :

أ) حماية لسلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها .  
ب) المحافظة على حسن النظام والضبط على متن الطائرة .  
ج) لتمكينه من القيام بتسليم مثل هذا الشخص إلى السلطات المختصة وانزاله طبقاً لأحكام هذا الباب .

٢ - يجوز لقائد الطائرة تكليف باقي أعضاء هيئة طاقمها أو الترخيص لهم بمساعدته في القبض على أي شخص يكون له الحق في القبض عليه كما يجوز له التماس هذه المساعدة من الركاب أو الترخيص لهم بها دون ما الزام في ذلك على انه يجوز أيضاً لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب دون ما ترخيص اتخاذ اجراءات وقائية معقولة وذلك إذا ما توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه إلى الاعتقاد بأن مثل هذا الاجراء يعد أمراً ذي صفة ضرورية عاجلة لحماية الطائرة أو ما فيها من أشخاص وأموال .

#### مادة (٧)

لا يجب الاستمرار في اتخاذ اجراءات القسر التي فرضت على شخص ما تطبيقاً لأحكام المادة السادسة فيما وراء أي نقطة تكون الطائرة قد هبطت فيها إلا :  
أ) إذا كانت هذه النقطة واقعة في إقليم دولة غير متعاقدة وترفض سلطاتها السماح بانزال هذا الشخص ، أو إذا كانت هذه الاجراءات قد اتخذت طبقاً للفقرة لأولى (ج) من المادة السادسة لغرض تمكين تسليم الشخص المذكور للسلطات المختصة .  
ب) في حالة هبوط الطائرة هبوطاً اضطرارياً وعدم تمكن قائد الطائرة من تسليم ذلك الشخص للسلطات المختصة .

ج) في حالة موافقة الشخص المذكور على استمرار طيرانه مقبوضاً عليه .  
٣ - على قائد الطائرة ان يقوم بأسرع وقت ممكن باخطار سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في اقليمها وبها شخص مقبوض عليه طبقاً لأحكام المادة السادسة بوجود هذا الشخص على الطائرة وأسباب القبض عليه على ان يكون هذا الاخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك .

#### مادة (٨)

١ - يجوز لقائد الطائرة كلما كان ذلك ضرورياً لتحقيق أهداف الفقرة (أ) أو (ب) من البند الأول من المادة السادسة القيام بانزال أي شخص في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة يعتقد - استناداً إلى أسس معقولة - انه قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الأولى فقرة ١ - ب على ظهر الطائرة .  
٢ - على قائد الطائرة تقديم تقرير إلى سلطات الدولة الذي يتم فيها النزال أي شخص طبقاً لهذه المادة يبين فيه حقائق هذا الانزال وأسبابه .

#### مادة (٩)

١ - إذا اعتقد قائد الطائرة استناداً إلى أسس معقول ان شخصاً قد ارتكب على متن الطائرة أحد الأفعال التي يعتبرها - من وجهة نظره - مكونة لجريمة جسيمة طبقاً لقانون العقوبات في الدولة المسجلة فيها الطائرة فيجوز له أن يقوم بتسليمه للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة .



- ٢ - على قائد الطائرة فيجوز له أن يقوم في أقرب وقت ممكن باخطار سلطات الدولة المتعاقدة التي ستهبط الطائرة على أقليم وبها شخص يرى تسليمه طبقا لحكم الفقرة السابقة برغبته هذا مع بيان أسباب ذلك على ان يتم هذا الاخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك .
- ٣ - على قائد الطائرة ان يزود السلطات التي يتم تسليم المتهم المشتبه فيه إليها طبقا لأحكام هذه المادة بكافة الأدلة والمعلومات التي توفرت لديه شرعا وفقا لقانون الدولة المسبق بها الطائرة .

#### مادة (١٠)

بالنسبة للاجراءات التي تتخذ وفقا لهذه الاتفاقية لا يكون قائد الطائرة أو أي فرد من اعضاء طاقمها أو أي راكب أو في الطائرة أو مستغلها أو الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه مسؤولا في أي دعوى تنشأ عن المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت هذه الاجراءات ضده .

### الباب الرابع

#### الاستيلاء غير القانوني على الطائرة

#### مادة (١١)

- ١ - في حالة ارتكاب شخص ما على متن طائرة في طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الا غير المشروعة التي تعد تدخلا في استعمال الطائرة واستيلاء أو نوعا آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة أو في حالة الشروع في ذلك ، فعلى الدول المتعاقدة اتخاذ كافة الاجراءات المناسبة واللازمة لاعادة السيطرة على الطائرة لفائدتها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها .
- ٢ - في الأحوال المشار إليها في الفقرة السابقة ، على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة ان تسمح لركاب هذه الطائرة وطاقمها بتكملة رحلتهم في أقرب وقت ممكن وعليها اعادة الطائرة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين يمتلكونها قانونا .

#### مادة (١٢)

على كل دولة من الدولة المتعاقدة ان تسمح لقائد أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى بانزال أي شخص طبقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثامنة .

#### مادة (١٣)

- ١ - على كل دولة متعاقدة ان تتسلم أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقا للفقرة الأولى من المادة التاسعة .
- ٢ - على أي من الدولة المتعاقدة - إذا ما رأت ان الظروف تتطلب ذلك - أن تقوم بالقبض على أي شخص مشتبه في ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة الحادية عشر أو زي شخص قامت بتسليمه أو ان تتخذ قبل هذا الشخص أية اجراءات تكفل حضوره ويتم القبض أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لأحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الاجراءات إلى وقت المعقول واللازم فقط لاتمام الاجراءات الجنائية أو اجراءات اعادة التسليم .

- ٣ - يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه طبقاً لاحكام الفقرة السابقة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يعد أحد مواطنيها .
- ٤ - على كل دولة يجري تسليم أي شخص إليها وفقاً لاحكام الفقرة الأولى من المادة التاسعة أو التي تهبط في اقليمها أحد الطائرات عقب ارتكاب أحد الأفعال المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة ان تقوم فوراً باجراء تحقيق أولى في الوقائع .
- ٥ - عند قيام أي دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقاً لاحكام هذه المادة فعليها أن تخطر فوراً الدولة المسجلة فيها الطائرة الدولة التي يتبعها الشخص الموضوع تحت القبض بحقيقة هذا الاجراء وكذلك بالظروف التي استدعت إلى اتخاذه كما أن لها أن تخطر بمثل هذه المعلومات أي دولة أخرى يكون لها مصلحة في ذلك إذا رأت ان الأمر يقتضي ذلك ، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولى طبقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة أن تبادل فوراً برسالة تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبيناً فيه ما إذا كانت تزمع تولي الاختصاص في هذا الشأن .

#### مادة (١٤)

- ١ - إذا تم انزال أحد الأشخاص طبقاً للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو تم تسليمه طبقاً للمادة التاسعة فقرة أولى أو تم انزاله عقب ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الحادية عشرة فقرة أولى ولم يستطع أو لم يرغب في الاستمرار في رحلته ورفضت الدولة التي هبطت فيها الطائرة قبوله فيجوز لهذه الدولة إذا لم يكن الشخص المذكور أحد رعاياها أو أحد المقيمين اقامة دائمة فيها أن تعيده إلى اقليم دولته أو اقليم الدولة التي يقيم فيها اقامة دائمة أو اقليم الدولة التي بدأ منها رحلته بالطريق الجوي .
- ٢ - لا يعد انزال أحد الأشخاص أو تسلمه أو القبض عليه أو اتخاذ الاجراءات الأخرى المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة الثالثة عشر وكذلك اعادة الشخص المذكور بمثابة إذن بالدخول لأقليم الدولة المتعاقدة المعنية ، وذلك فيما يتعلق بقوانين تلك الدولة الخاصة بدخول الأشخاص إلى اقليمها أو قبولهم فيه وليس في أحكام هذه المعاهدة ما يمس بقوانين الدول المتعاقدة المتعلقة بابعاد الأشخاص من أراضيها .

#### مادة (١٥)

- ١ - مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة عشر فان أي شخص تم انزاله طبقاً للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو تم تسليمه طبقاً للفقرة الأولى من المادة التاسعة أو تم انزاله عقب ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الحادية عشرة فقرة أولى ويرغب في الاستمرار في رحلته يجب اطلاق سراحه في أقرب وقت ممكن لكي يتوجه لأي جهة يرغب فيها ما لم يتطلب قانون الدولة التي هبطت الطائرة فيها تواجده بغرض اعادة تسليمه أو لاتمام أية اجراءات جنائية أخرى .
- ٢ - يجب على الدولة المتعاقدة التي يتم انزال أي الأشخاص في اقليمها طبقاً للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو التي يتم تسليمه فيها طبقاً للفقرة الأولى من المادة التاسعة أو التي يجري فيها انزال أحد الأشخاص المشتبه في ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها بالمادة الحادية عشر فقرة أولى منها ، أن توفر لهذا الشخص معاملة لا تقل من حيث الحماية والأمن عن تلك التي يلقاها رعايا هذه الدولة في نفس الظروف وذلك بدون الاخلال بقوانين هذه الدولة المتعلقة بالدخول إلى اقليمها أو قبول الأشخاص فيه أو اعادة تسليمهم أو ابعادهم منه .

## الباب السادس

### أحكام أخرى

#### مادة (١٦)

- ١ - فيما يتعلق باعادة التسليم تعتبر الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أيا كان مكان حدوثها، كما لو كانت انها قد ارتكب أيضا في اقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة .
- ٢ - بدون الاخلال بأحكام الفقرة السابقة ليس في أحكام هذه المعاهدة ما ينشئ التزاما باجراء اعادة التسليم .

#### مادة (١٧)

تلتزم الدولة المتعاقدة عند اتخاذها اجراءات التحقيق أو القبض أو عند مباشرة اختصاصاتها بصفة عامة فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرة ان توفر العناية اللازمة لسلامة الملاحة الجوية ومصالحها الأخرى وعليها أن تتحاشي عند قيامها بهذه الاجراءات أي تأخير لا مبرر له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو الطاقم أو البضائع .

#### مادة (١٨)

إذا أنشأت الدول المتعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل طائرات غير مسجلة في أي دولة منها، فان على هذه الدول، تبعا للظروف في كل حالة، أن تحدد دولة من بينها تعد في مجال اغراض هذه المعاهدة دولة التسجيل على أن تخطر بذلك منظمة الطيران المدني الدولي التي تقوم بدورها في اخطار سائر الدول الأطراف في هذه المعاهدة بذلك .

## الباب السابع

### أحكام ختامية

#### مادة (١٩)

- ١ - يجري التصديق على هذه المعاهدة من جانب الدول الموقعة عليها طبقا للاجراءات الدستورية في كل منها .
- ٢ - يجري ايداع وثائق التصديق لدى الهيئة الطيران المدني الدولي .

#### مادة (٢٠)

- ١ - بمجرد ايداع وثائق التصديق على المعاهدة من قبل اثني عشرة دولة موقعة تسري أحكام المعاهدة فيما بينهم ابتداء من اليوم التسعين لتاريخ ايداع وثيقة الدولة الثانية عشرة، أما بالنسبة للدول التي تصدق عليها بعد ذلك فانها تصير سارية المفعول بالنسبة لكل منها ابتداء من اليوم التسعين بعد اتمام ايداع وثائق التصديق .
- ٢ - تقوم المنظمة الطيران المدني الدولي بتسجيل هذه المعاهدة لدى السكرتير العام للأمم المتحدة وذلك بمجرد سريانها .

#### مادة (٢٢)

- ١ - تكون هذه المعاهدة بعد سريانها مفتوحة لانضمام أية دولة عضو في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة .
- ٢ - يتم الانضمام بايداع وثائق الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي ويبدأ سريانه من اليوم التسعين بعد ايداع هذه الوثائق .

#### مادة (٢٣)

- ١ - يجوز لأية دولة من الدولة المتعاقدة الانسحاب من هذه المعاهدة باخطار موجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني .
- ٢ - يسري الانسحاب بعد ستة أشهر من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي للاخطار بالانسحاب .

#### مادة (٢٤)

- ١ - إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه المعاهدة والذي لا يمكن حله عن طريق المفاوضات فيجب إحالته إلى التحكيم بناء على طلب إحدى هذه الدول .  
وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة تحكيم ، وذلك في خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة على التحكيم يجوز لأي طرف في النزاع أن يحيله إلى محكمة العدل الدولية بناء على طلبه ، طبقاً لنظام المحكمة .
- ٢ - يجوز لكل دولة عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إلى المعاهدة ان تعلن عدم التزامها بأحكام الفقرة السابقة ان تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة المذكورة قبل الدولة المتعاقدة التي أبدت مثل هذا التحفظ .
- ٣ - يجوز لأية دولة متعاقدة أبدت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة أن تسحبه في أي وقت وذلك باخطار لدى الهيئة الطيران المدني الدولي .

#### مادة (٢٥)

- فيما عدا التحفظ المشار إليه في المادة الرابعة والعشرون لا يجوز ابداء أي تحفظات أخرى على هذه المعاهدة .

#### مادة (٢٦)

- تقوم منظمة الطيران المدني الدولي باخطار جميع الدول الاعضاء في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة بالآتي :
- أ - بأي توقيع على هذه المعاهدة وتاريخه .
  - ب - بايداع أي وثائق التصديق أو الانضمام وتاريخه .
  - ج - بتاريخ سريان المعاهدة طبقاً للمادة ٢١ فقرة (١) .
  - د - باستلام أي اخطار بالانسحاب وتاريخه .

هـ - باستلام أي اعلان أو اخطار طبقا للمادة ٢٤ وتاريخه في هذا الشأن بالتوقيع على هذه المعاهدة .

تحررت في طوكيو في الرابع عشر من سبتمبر سنة ١٩٦٣ من ثلاث نسخ رسمية محررة باللغات الانجليزية والفرنسية والاسبانية .

يجري ايداع هذه الاتفاقية لدى منظمة الطيران المدني الدولي طبقا للمادة (١٩) وتظل مفتوحة للتوقيع وتقوم المنظمة المذكورة بارسال نسخ معتمدة منها إلى جميع الدول الاعضاء في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة .

Decree-Law No. (71) of Year 1988  
Approving The Protocol of The Suppression  
of Unlawful Acts of Violence At Airports  
Serving International Civil Aviation

Following perusal of the Amiri Decree  
issued on 27th Shawal 1406AH,  
corresponding to 3rd July 1986AD.,

Article 70 (Second Para) of the  
Constitution,

Decree-law No. (62) of year 1979  
approving the joining of the State of  
Kuwait to the Convention of the  
Suppression of Unlawful Acts Against the  
Safety of Civil Aviation,

Upon the proposal of the Minister of  
Foreign Minister, and

Following the approval of the Council of  
Ministers,

We have promulgated the law which text  
reads as follows:

Article (1)

It has been approved on the Protocol of  
the Suppression of Unlawful Acts of Violence  
at Airports Serving International Civil  
Aviation signed in Montreal on 24th February  
1988, which is supplementary to the  
Convention of the Suppression of Unlawful  
Acts against the Safety of Civil Aviation  
signed in Montreal on 23rd September  
1971, the texts of which are attached to this  
law.

Article (2)

All the ministers, each in his respective  
jurisdiction, must implement this law, and it  
shall enter into force as of the date of it is  
published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Deputy Prime Minister and Minister of Foreign  
Affairs  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at the Sief Palace on: 3rd Jumada I, 1409AH.  
Corresponding to: 12th December 1988AD.

مرسوم بالقانون رقم ٧١ لسنة ١٩٨٨  
بالموافقة على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة  
في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ الموافق ٣ من  
يوليو سنة ١٩٨٦ م.

وعلى المادة ٧٠ «فقرة ثانية» من الدستور،  
وعلى المرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩  
بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة  
قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران  
المدني،

وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء  
وزوزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
اصدرنا القانون الاتي نصه:

مادة (١)

ووفق على بروتوكول قمع افعال العنف غير  
المشروعة في المطارات التي تخدم  
الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال  
بتاريخ ٢٤ من فبراير ١٩٨٨ والمكمل لاتفاقية  
قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة  
الطيران المدني والتي وقعت في مونتريال  
بتاريخ ٢٣ من سبتمبر سنة ١٩٧١ والمرافقة  
نصوصه لهذا القانون.

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبدالله السالم الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية  
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر السيف في : ٣ جمادى الأولى ١٤٠٩ هـ  
الموافق : ١٢ ديسمبر ١٩٨٨ م

An Explanatory Memorandum  
About The Decree-Law Approving The  
Protocol of The Suppression of Unlawful  
Acts of Violence At Airports Serving In-  
ternational Civil Aviation

In Montreal, on 24/2/1988, a group of States signed a Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation. This protocol is deemed to be supplementary to the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed in Montreal on 23rd September 1971. The first article of the protocol stated that the contracting States shall interpret the Convention and the Protocol as a single document. The second and third articles of the protocol added some paragraphs to the Convention incriminating the violence acts against a person at an airport serving international civil aviation or destruction or seriously damaging the facilities of an airport serving international civil aviation and stated that each contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 of the Convention. The fourth article stated the procedures of presenting the protocol for the purpose of signing thereon. The fifth article stated that the Protocol shall be subject to ratification by the signatory States and any State which is not a contracting State to the Convention on condition that it joins the Convention. The sixth and seventh articles stated the measures of depositing the documents and the process of joining. The eighth article permitted any party in the Protocol to withdraw from it together with

مذكرة ايضاحية  
للمرسوم بالقانون بالموافقة على بروتوكول قمع  
افعال العنف غير المشروعة  
في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي

في مونتريال بتاريخ ٢٤ / ٢ / ١٩٨٨ وقعت مجموعة من الدول على بروتوكول قمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران الدولي ، ويعتبر هذا البروتوكول مكملًا لاحكام اتفاقية قمع الأفعال الغير مشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ وهذامانصت عليه المادة الاولى منه وواجبت على الاطراف الموقعين عليه تفسير الاتفاقية والبروتوكول كوثيقة واحدة وازافت المادتان الثانية والثالثة من البروتوكول إلى مواد الاتفاقية بعض الفقرات لتجريم افعال العنف ضد الاشخاص في المطارات التي تخدم الطيران المدني او تدمير تسهيلاتهما او الشروع في ارتكابها وواجبت على الدول الاعضاء انشاء اختصاصها القضائي بشأنها وتوقيع العقوبات على مرتكبيها في حالة تواجد المتهم في اراضيها وعدم قيامها بتسليمه لاحدى الدول المعنية طبقا لاحكام المادة الثامنة من الاتفاقية وحددت المادة الرابعة اجراءات عرض البروتوكول للتوقيع عليه ونصت المادة الخامسة على خضوع البروتوكول للتصديق عليه من الدول الموقعة عليه وكذلك الدول التي ليست طرفا في الاتفاقية وذلك بشرط انضمامها إلى الاتفاقية . ونصت المادتان السادسة والسابعة على اجراءات الايداع والانضمام إلى البروتوكول . واجازت المادة الثامنة لاي طرف في البروتوكول الانسحاب منه مع بيان اجراءات الانسحاب واخيراً نصت المادة

indicating the withdrawal procedures. Lastly, the ninth article stated the provisions of depositing the documents of ratifying and joining this Protocol.

And since the provisions of this Protocol do not contradict with the obligations of Kuwait in the Arabian and International domains, and since the concerned authority which is the Directorate General of Civil Aviation has approved same and requested from the Ministry of Foreign Affairs to carry out the procedures for ratifying it.

And since the approval on joining the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed in Montreal on the 23rd September 1971, which this Protocol is considered supplementary to it by virtue of the Decree-law No. (62) of year 1979. Therefore, the approval on this Protocol must be also by virtue of a law, and for this purpose, a draft for the Decree-law was prepared containing approval on this Protocol.

التاسعة على احكام ايداع وثائق التصديق والانضمام إلى هذا البروتوكول .

وحيث ان احكام هذا البروتوكول لا تتعارض مع التزامات الكويت في المجالين العربي والدولي كما ان الجهة المعنية وهي - الإدارة العامة للطيران المدني - قد وافقت عليه وطلبت من وزارة الخارجية اتخاذ اجراءات التصديق عليه .

وحيث ان الموافقة على الانضمام إلى اتفاقية قمع الافعال الغير مشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ والذي يعتبر هذا البروتوكول مكملًا لها تمت بالمرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ ، لذا يتعين أن تكون الموافقة على هذا البروتوكول كذلك بقانون وتحقيقا لهذا الغرض فقد أعد المرسوم بالقانون المرافق بالموافقة على هذا البروتوكول .



## بروتوكول

لجمع افعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والمكمل لاتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والتي وقعت في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ . ان الدول الاطراف في هذا البروتوكول . . . إذ تعتبر أن افعال العنف غير المشروعة التي ترتكب في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والتي تعرض او من المحتمل ان تعرض سلامة الاشخاص للخطر والتي تعيق التشغيل الآمن لهذه المطارات ، تزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة هذه المطارات وتؤدي إلى اضطراب سلامة وانتظام عمليات الطيران المدني لجميع الدول ، وتعتبر أن وقوع مثل هذه الأفعال امر مثير للقلق البالغ للمجتمع الدولي ، وانه لمنع وقوع مثل هذه الأفعال فان هناك حاجة ماسة لوضع الاجراءات الملائمة لمعاقبة الجناة ، وتعتبر انه من الضروري اعتماد احكام مكملة لتلك الواردة في اتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ ، للتعامل مع افعال العنف غير المشروعة التي ترتكب في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، فقد اتفقت على الآتي :

### مادة (١)

يكمل هذا البروتوكول اتفاقية قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الدولي التي وقعت في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ (والمشار إليها فيما بعد بالاتفاقية) ، ويجب على الاطراف في هذا البروتوكول الرجوع إلى وتفسير الاتفاقية والبروتوكول معا كوثيقة واحدة .

### مادة (٢)

١ - تضاف الفقرة الجديدة التالية تحت رقم (١ مكرر) إلى المادة الاولى من الاتفاقية :  
« ١ مكرر - يعد مرتكبا لجريمة أي شخص إذا قام عمدا وبصورة غير مشروعة باستخدام اية اداة او مادة او سلاح » :  
(أ) في فعل من افعال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني الدولي أو طائرة ليست في الخدمة متوقفة بالمطار أو اعاقا الخدمات بالمطار .  
إذا كان مثل هذا الفعل يعرض او يحتمل ان يعرض سلامة ذلك المطار للخطر .  
٢ - يضاف إلى الفقرة (٢ - ١) من المادة الاولى من الاتفاقية بعد الكلمة «الفقرة ١» عبارة «أو الفقرة ١ مكرر» .

### مادة (٣)

تضاف إلى المادة الخامسة من الاتفاقية الفقرة التالية تحت رقم (٢ مكرر) :  
« ٢ مكرر - على كل دولة متعاقدة ان تتخذ بالمثل الاجراءات الضرورية لانشاء اختصاصها القضائي بالنسبة للجرائم المذكورة في المادة الاولى الفقرة «١ مكرر» وكذلك الفقرات (٢)

بقدر ما تتصل تلك الفقرة بتلك الجرائم ، وذلك في حالة تواجد المتهم في اقليمها ولم تقم بتسليمه طبقا للمادة الثامنة إلى الدولة المشار إليها في الفقرة (أ) من هذه المادة .

#### مادة (٤)

يعرض هذا البروتوكول للتوقيع عليه اعتبارا من ٢٤ فبراير ١٩٨٨ من قبل الدول المشتركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال خلال الفترة من ٩ - ٢٤ فبراير ١٩٨٨ وبعد أول مارس ١٩٨٨ يعرض للتوقيع عليه من قبل كافة الدول في كل من لندن وموسكو وواشنطن ومونتريال إلى ان يدخل حيز النفاذ طبقا للمادة السادسة .

#### مادة (٥)

١ - يخضع هذا البروتوكول للتصديق عليه من قبل الدول الموقعة عليه .  
٢ - يمكن لاية دولة ليست طرفا في الاتفاقية التصديق على هذا البروتوكول إذا ما قامت في نفس الوقت بالتصديق على او الانضمام إلى الاتفاقية طبقا للمادة (١٥) منها .  
٣ - تودع وثائق التصديق لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفياتية الاشتراكية والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية والولايات المتحدة الامريكية او لدى منظمة الطيران المدني الدولي والذين تم تعيينهم جهات للايداع .

#### مادة (٦)

١ - حالما يتم ايداع عشرة دول موقعة واثائق تصديقها على هذا البروتوكول يصبح ساري المفعول فيما بينها اعتباراً من اليوم الثلاثين بعد تاريخ ايداع وثيقة التصديق العاشرة ويصبح ساري المفعول بالنسبة لكل دولة تودع وثيقة تصديقها بعد هذا التاريخ في اليوم الثلاثين بعد تاريخ ايداعها لوثيقة تصديقها .  
٢ - حالما يصبح هذا البروتوكول ساري المفعول يجرى تسجيله بواسطة جهات الايداع وفقا للمادة (١٠٢) من ميثاق الامم المتحدة . والمادة (٨٣) من معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) .

#### مادة (٧)

١ - يعرض هذا البروتوكول للانضمام إليه من قبل اية دولة غير موقعة عليه بعد ان يدخل حيز النفاذ .  
٢ - يمكن لاية دولة ليست طرفا في الاتفاقية الانضمام إلى هذا البروتوكول إذا ما قامت في نفس الوقت بالتصديق او الانضمام إلى الاتفاقية طبقا للمادة (١٥) منها .  
٣ - تودع وثائق الانضمام لدى جهات الايداع ويصبح الانضمام ساري المفعول في اليوم الثلاثين بعد الايداع .

#### مادة (٨)

١ - يجوز لاي طرف في هذا البروتوكول الانسحاب منه بموجب اشعار خطي يوجه إلى جهات الايداع .  
٢ - يصبح الانسحاب ساري المفعول بعد مرور ستة أشهر على تاريخ استلام الاشعار من قبل جهات الايداع .

- ٣ - لا يعتبر الانسحاب من هذا البروتوكول بحد ذاته انسحاباً من الاتفاقية .  
٤ - يعتبر الانسحاب من الاتفاقية من قبل دولة طرف فيها كما هي مكتملة بهذا البروتوكول انسحاباً  
ايضا من هذا البروتوكول .

#### مادة (٩)

- ١ - تقوم جهات الايداع باشعار كل الدول الموقعة والمنظمة إلى هذا البروتوكول وكذلك الدول  
الموقعة والمنظمة إلى الاتفاقية ب:  
أ - تاريخ كل توقيع وتاريخ ايداع كل وثيقة تصديق انضمام إلى هذا البروتوكول . و  
ب - استلام اي اشعار بالانسحاب من هذا البروتوكول وتاريخه .  
٢ - تقوم جهات الايداع ايضاً بإشعار الدول المشار إليها في الفقرة (١) بالتاريخ الذي يدخل فيه هذا  
البروتوكول حيز النفاذ طبقاً للمادة السادسة .  
واشهاداً على ذلك فإن الموقعين ادناه بما لهم من صلاحية بناء على تفويض حكوماتهم قد وقعوا على  
هذا البروتوكول .  
حرر في مونتريال في اليوم الرابع والعشرين من فبراير سنة الف وتسعمائة وثمانية وثمانين من اربعة  
نسخ اصلية كل منها يضم اربعة نصوص موثقة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية .

Decree No. (144) of Year 1995  
Approving The Convention  
On Marking The Plastic Explosives  
For Purpose of Detection

Following perusal of Constitution and the Law No. (35) of year 1985 concerning explosives crimes, and upon the proposal of the First Deputy of the Prime Minister and Minister of Foreign Affairs, and following the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

Article (1)

It has been approved on the Convention on Marking Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed by the Council of the International Civil Aviation Organization in Montreal on 1st March 1991 as well as the technical appendix, the texts of which are attached to this Decree.

Article (2)

All the ministers, each in his respective jurisdiction, must implement this law, and it shall enter into force as of the date of it is published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

First Deputy Prime Minister & Minister of  
Foreign Affairs  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Bayan Palace on: 20th Safar 1416AH.  
Corresponding to: 18th July 1995AD.

مرسوم رقم (١٤٤) لسنة ١٩٩٥  
بالموافقة على اتفاقية  
بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض  
كشفها

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٨٥ في شأن جرائم المفرقات، وبناء على عرض النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية، وبعد موافقة مجلس الوزراء.

رسمنا بالآتي:

مادة (١)

ووفق على اتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها والتي أقرها مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال بتاريخ ١ من مارس ١٩٩١ والملحق الفني الخاص بها والمرافقة نصوصهما لهذا المرسوم.

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبدالله السالم الصباح

النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير  
الخارجية  
صباح الأحمد الجابر

صدر بقصر بيان في: ٢٠ صفر ١٤١٦ هـ  
الموافق: ١٨ يوليو ١٩٩٥ م

وإذ تلاحظ بعين الرضا الذي قام به مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في اعداد الاتفاقية بالاضافة إلى رغبته القيام بالوظائف المتعلقة بتنفيذها.

قد اتفقت على الآتي :

مادة (١)

لاغراض هذه الاتفاقية :

- ١ - المتفجرات تعني المنتجات الناسفة ، المعروفة على نحو شائع باسم «المتفجرات البلاستيكية ، بما في ذلك المتفجرات التي تكون على شكل صفحي مرن أو لين ، حسب الوصف الوارد لها في الملحق الفني لهذه الاتفاقية .
- ٢ - «مادة كاشفة» تعني مادة تضاف إلى مفجر لتسهيل كشفه ، حسب الوارد لها في الملحق الفني لهذه الاتفاقية .
- ٣ - «تميز» تعني اضافة مادة كاشفة إلى متفجر وفقا للملحق الفني لهذه الاتفاقية .
- ٤ - «تصنيع» تعني أية عملية لانتاج متفجرات بما في ذلك اعادة تجهيزها .
- ٥ - «أجهزة حربية مصرح بها حسب الاحوال» تشمل ، على سبيل المثال لا الحصر ، القنابل والخرطيش والقذائف والالغام والمقذوفات والصواريخ والحشوات المدببة والقنابل اليدوية والمقذوفات الثاقبة التي تصنع فقط لاغراض عسكرية أو لاغراض الشرطة وفقا لقوانين وأنظمة الدولة الطرف المعنية .
- ٦ - «دولة منتجة» تعني أي دولة تمنع متفجرات في إقليمها .

مادة (٢)

على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية والفعالة لحظر ومنع تصنيع متفجرات غير مسيرة في إقليمها .

مادة (٣)

- ١ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية والفعالة لحظر ومنع ادخال متفجرات غير مميزة إلى اقليمها أو اخراجها منه .
- ٢ - لا تسري الفقرة السابقة على عمليات النقل لاغراض لا تتعارض مع أهداف هذه الاتفاقية ، بواسطة السلطات التابعة لدولة طرف التي تودي مهامها عسكرية أو شرطية ، لمتفجرات غير مميزة تكون خاضعة لرقابة تلك الدولة الطرف وفقا للفقرة ١ من المادة الرابعة .

مادة (٤)

١ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية لممارسة رقابة صارمة وفعالة على جهاز ونقل حيازة المتفجرات غير المميزة التي تكون قد منحت في إقليمها أو أدخلت إليه قبل سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة ، وذلك لمنع تحويلها أو استعمالها لخدمة أغراض منافية لأهداف هذه الاتفاقية .

٢ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية للتأكد من أن كل المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة التي لا توجد لدى السلطات التي تؤدي مهامها عسكرية أو شرطية، قد تم اتلافها أو استهلاكها لاغراض لا تتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية . أو تم تمييزها أو ابطال مفعوله إعادة مستديمة في غضون فترة ثلاث سنوات من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .

٣ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية للتأكد من أن كل المخزونات من المتفجرات المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة . التي تجد لدى السلطات العسكرية أو سلطات الشرطة والتي لا تكون مدمجة كجزء لا يتجزأ من أجهزة حربية مصرح بها حسب الاصول، قد تم اتلافها أو استهلاكها في غضون ١٥ مدة من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .

٤ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية للتأكد من القيام في اقليمها، في أقرب وقت ممكن، باتلاف المتفجرات غير المميزة التي قد يكتشف وجودها في ذلك الاقليم والتي لا تشهر إليها الفقرات السابقة من هذه المادة، وذلك بخلاف المخزونات من المتفجرات غير المميزة غير الموجودة لدى سلطاتها التي تؤدي مهامها عسكرية أو شرطية . والمدمجة كجزء لا يتجزأ من أجهزة حربية مصرح بها حسب الأموال عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .

٥ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية لممارسة رقابة صارمة وفعالة على حيازة ونقل حيازة المتفجرات المشار إليها في الفقرة «ثانيا» من الجزء الاول من الملحق الفني لهذه الاتفاقية لمنع تحويلها أو استعمالها لاغراض منافية لاهداف هذه الاتفاقية .

٦ - على كل دولة طرف أن تتخذ الاجراءات الضرورية للتأكد من القيام في اقليمها، في أقرب وقت ممكن، باتلاف المتفجرات غير المميزة المصنعة منذ بدء نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة التي لا تكون مدمجة على النحو المحدد في الفقرة «ثانيا» (د) من الجزء الأول من الملحق الفني لهذه الاتفاقية وكذلك المتفجرات غير المميزة التي لم تعد تدرج في نطاق أي فقرات فرعية من الفقرة «ثانيا» المذكورة .

#### مادة (٥)

١ - أنشئت بمقتضى هذه الاتفاقية لجنة تسمى اللجنة الفنية الدولية لمتفجرات (ويشار إليها فيما بعد باسم «اللجنة») وتتألف مما لا يقل عن خمسة عشر عضوا ولا يزيد على تسعة عشر عضوا يعينهم مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (ويشار إليه فيما بعد باسم «المجلس») من بين الاشخاص الذين ترشحهم الدول الاطراف في هذه الاتفاقية .

٢ - يكون أعضاء اللجنة من الخبراء الذين يتمتعون بخبرة مباشرة وواسعة في المجالات المتعلقة بتصنيع المتفجرات أو كشفها أو البحوث الخاصة بها .

٣ - يعين أعضاء اللجنة لمدة ثلاث سنوات ويجوز إعادة تعيينهم .

٤ - تعقد دورات اللجنة مرة واحدة على الاقل كل سنة في مقر منظمة الطيران المدني الدولي ، أو في أي أماكن أو مواعيد يحددها أو يوافق عليها المجلس .

٥ - تعتمد اللجنة نظامها الأساسي شريطة موافقة المجلس عليه .

#### مادة (٦)

- ١ - تقوم اللجنة بتقييم التطورات الفنية المتعلقة بتصنيع المتفجرات وتمييزها وكشفها .
- ٢ - تقوم اللجنة من خلال المجلس ، بارسال نتائج أعمالها إلى الدول الاطراف وإلى المنظمات الدولية المعنية .
- ٣ - تقوم اللجنة ، كلما كان ذلك ضروريا ، بتقديم توصيات إلى المجلس لادخال تعديلات على الملحق الفني لهذه الاتفاقية . وعلى اللجنة أن تسعى إلى اتخاذ قراراتها بشأن تلك التوصيات باجماع الآراء . وإذا تصدر ذلك ، فتتخذ تلك القرارات بأغلبية أعضاء اللجنة .
- ٤ - يجوز للمجلس ، بناء على توصية من اللجنة ، أن يقترح على الدول الاطراف ادخال تعديلات على الملحق الفني لهذه الاتفاقية .

#### مادة (٧)

- يجوز لكل دولة طرف أن ترسل تعليقاتها إلى المجلس في غضون يوما من تاريخ الاخطار بتصديق مقترح على الملحق الفني لهذه الاتفاقية . ويقوم الاتفاقية . ويقوم المجلس في أقرب وقت ممكن باحالة تلك التطبيقات إلى اللجنة لكي تنظر فيها . وعلى المجلس أن يدعو أية دولة طرف تكون قد تقدمت بتطبيقات أو اعتراضات على التعديل المقترح إلى أن تشاور اللجنة .
- ٢ - على اللجنة أن تنظر في الآراء التي تعرب عنها الدول الاطراف وفقا للفقرة السابقة وأن تقدم تقريرها إلى المجلس في هذا الشأن . ويجوز للمجلس ، بعد النظر في تقرير اللجنة ، ومع الاخذ في الاعتبار طبيعة التعديلات والتعليقات من الدول الاطراف ، بما فيها الدول المنتجة ، أن يقترح لتعديل على جميع الدول الاطراف لاقاره .
  - ٣ - إذا لم يعترض على التعديل المقترح خمس دول أو أكثر من الدول الاطراف ، بواسطة اخطار كتابي إلى في غضون تسعين يوماً من تاريخ اخطارها بهذا التعديل بواسطة المجلس ، يعتبر أن هذا التعديل قد تم اقراره ، ويدخل حيز النفاذ بعد مائة وثمانين يوماً من ذلك التاريخ ، أو بعد أي فترة معددة في التعديل المقترح ، بالنسبة للدول الاطراف التي لم تعترض صراحة عليه .
  - ٤ - يجوز للدول الاطراف التي اعترضت صراحة على التعديل المقترح أن تعرب ، بعد ذلك ، عن موافقتها على الالتزام بأحكام التعديل بواسطة ايداع وثيقة قبول أو موافقة .
  - ٥ - إذا اعترض على التعديل المقترح خمس دول أو أكثر من الدول الاطراف ، فعلى المجلس أيضا أن يعقد مؤتمرا لكل الدول الاطراف .

#### مادة (٨)

- ١ - على الدول الاطراف ، أن أمكن ، أن ترسل إلى المجلس المعلومات التي من شأنها أن تساعد اللجنة في تأدية وظائفها وفقا للفقرة ١ من المادة السادسة .
- ٢ - على الدول الاطراف أن تحيط المجلس علما بصفة دورية بالتدابير المتخذة من جانبها لتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وعلى المجلس أن يرسل هذه المعلومات إلى جميع الدول الاطراف والمنظمات الدولية المعنية .

#### مادة (٩)

على المجلس أن يتخذ بالتعاون مع الدول الاطراف والمنظمات الدولية المعنية . الاجراءات الملائمة لتسهيل تنفيذ هذه الاتفاقية بما في ذلك تقديم المساعد الفنية والاجراءات الخاصة بتبادل المعلومات حول التطورات الفنية في مجال تميز المتفجرات وكشفها .

#### مادة (١٠)

يشكل الملحق الفني جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .

#### مادة (١١)

١ - أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول الاطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، ولا يمكن تسويته عن طريق التفاوض يحال إلى التحكيم بناء على طلب احدى هذه الدول . وإذا لم يتفق أو تطبق هذه الاتفاقية ، ولا يمكن تسويته عن طريق التفاوض ، يحال إلى التحكيم بناء على طلب احدى هذه الدول ، وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة إلى التحكيم ، فإنه يجوز لأي طرف من هؤلاء الاطراف أن يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقا لنظام المحكمة .

٢ - يجوز لكل دولة طرف ، عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أن تعلن عدم التزامها بالفقرة السابقة . ومن ثم لا تلتزم الدول الاطراف الاخرى بالفقرة المذكورة تجاه أية دولة طرف تكون قد أبدت مثل هذا التحفظ .

٣ - يجوز لأية دولة طرف تكون قد أبدت تحفظا وفقا للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت بموجب إخطار ترسله إلى المودع لديه .

#### مادة (١٢)

فيما عدا الحالة المشار إليها في المادة الحادية عشرة ، لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية .

#### مادة (١٣)

١ - يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في أول مارس ١٩٩١ بالنسبة للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد بمونتريال من ١٢ فبراير إلى ١ مارس ١٩٩١ وبعد ١ مارس ١٩٩١ ، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لجميع الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال إلى حين بدء نفاذها وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة . ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه الاتفاقية أن تنضم إليها في أي وقت .

٢ - تخضع هذه الاتفاقية للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي التي تم تعيينها في هذه الاتفاقية كجهة ايداع . وعلى كل دولة ، عندما تودع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، أن تعلن ما إذا كانت منتجة أم لا .

٣ - تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الستين بعد تاريخ ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام الخامسة والثلاثين لدى المودع لديه ، بشرط أن تكون خمس من تلك الدول على الاقل قد أعلنت ، وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة ، أنها دول منتجة . وإذا تم ايداع خمس وثلاثين وثيقة من



تلك الوثائق قبل قيام خمس من الدول المنتجة بإيداع وثائقها، فيبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الستين بعد تاريخ ايداع وثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام الدول المنتجة الخامسة .  
٤ - تسرى هذه الاتفاقية بالنسبة للدول الاخرى بعد ستين يوما من تاريخ ايداع وثائق تصديقها أو قبولها أو موافقتها أو انضمامها .

#### مادة (١٤)

على المودع لديه أن يقوم فوراً باخطار كل الدول الموقعة وكل الدول الاطراف بما يلي :  
١ - كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخ ذلك التوقيع .  
٢ - كل ايداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخ ذلك الايداع ، مع إعطاء اشارة خاصة بما إذا كانت الدولة قد أفادت بأنها دولة منتجة .  
٣ - تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ،  
٤ - تاريخ نفاذ أي تعديل على هذه الاتفاقية أو على ملحقها الفني ،  
٥ - أي انسحاب من الاتفاقية وفقاً للمادة الخامسة عشرة ،  
٦ - أي اعلان يصدر وفقاً للفقرة ٢ من المادة الحادية عشرة .

#### مادة (١٥)

١ - يجوز لكل دولة متعاقدة أن تسحب هذه الاتفاقية بموجب اخطار كتاب ترسله إلى المودع لديه .  
٢ - يسرى هذا الانسحاب بعد مرور مائة وثمانين يوماً من تاريخ تسلم الاخطار به من جانب المودع لديه .  
إشهاداً على ذلك وقع مندوبو الدول المفوضون من حكوماتهم حسب الأصول على هذه الاتفاقية .  
حررت في مونتريال في اليوم الأول من شهر مارس سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين من نسخة أصلية واحدة ، وبخمس لغات لها نفس الحجية هي العربية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية .

### الملحق الفني

#### الجزء الأول- وصف المتفجرات

أولاً - المتفجرات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الأولى هي المتفجرات التي :  
(أ) تتكون من متفجر واحد أو أكثر من المتفجرات القوية ، التي يقل ضغط البخار في حالتها النقية عن ١٠ - ٤ باسكال في درجة حرارتها ٢٥ درجة مئوية .  
(ب) تحتوي على مادة رابطة ،  
(ج) وتتصف بالليوننة أو المرونة عن درجة الحرارة العادية الداخلية ، عندما تكون على شكل مخلوط .  
ثانياً- المتفجرات التالية ، بالرغم من أنها تفي بوصف المتفجرات المذكورة في الفقرة الأولى من هذا الجزء ، لا تعتبر متفجرات طالما استمرت حيازتها أو استعمالها للاغراض المحددة أدناه أو إذا ظلت مدمجة بالشكل المحدد أدناه ، وهي المتفجرات التي :  
(أ) يتم تصنيعها أو حيازتها بكميات محدودة لاغراض الاعمال المصرح بها حسب الاصول في مجالات

البحوث والتطوير واختبارات متفجرات جديدة أو معدلة .  
 ب) يتم تصنيعها أو حيازتها بكميات محدودة لكي تستعمل للتدريب المصرح به حسب الاصول في مجال كشف المتفجرات و/ أو لتطوير واختبار أجهزة كشف المتفجرات .  
 ج) يتم تصنيعها أو حيازتها بكميات محدودة لاستخدامها فقط لاغراض علم الطب الشرعي المصرح به حسب الاصول ،  
 د) من المقرر أدماجها والمدمجة كجزء لا يتجزأ من أجهزة حربية مصرح بها حسب الاصول في اقليم الدولة المنتجة في غضون ثلاث سنوات من بدء نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة ، على أن تعتبر تلك الاجهزة المنتجة خلال فترة السنوات الثلاث أجهزة عسكرية مصرح بها حسب الاصول في اطار الفقرة ٤ من المادة الرابعة في هذه الاتفاقية .  
 ثالثاً- في هذا الجزء :

عبارة «المصرح بها حسب الاصول» في الفقرة ثانياً (أ) ، (ب) ، (ج) تعني المصرح بها بموجب قانون الدولة الطرف المعنية أو نظمها ، وعبارة «المتفجرات القوية» تشمل ، ولكن لا تقتصر على ، رباعي المثيلين الحلقي - رباعي التترامين (اكتوجين) ، و رابع نترات خماسي الارثريتول (بنترائت) ، وثلاثي المثيلين الحلقي - ثلاثي التترامين (هكسوجين) .  
 الجزء الثاني : المواد الكاشفة .

المادة الكاشفة هي أي مادة من تلك المواد المبينة في الجدول التالي والمقصود من المواد الكاشفة المذكورة في هذا الجدول أن تستعمل لتعزيز إمكانية كشف المتفجرات بواسطة الكشف البخاري . وينبغي في كل حالة ، ادماج المادة الكاشفة في المتفجرات بطريقة تجعلها موزعة بانتظام داخل المنتج النهائي . ويتعين أن يكون الحد الأدنى لتركيز المادة الكاشفة في المنتج النهائي للمتفجر عند صنعه ، كما يلي :

### جدول

اسم المادة الكاشفة	الصياغة الجزيئية	الوزن الجزيئي	الحد الأدنى للتركيز
ثنائي نترات اثيلين الجليكول	ك٢ يد٤ (ن٣١)٢	١٥٢	٠,٢ ٪ حسب الكتلة
٣ ، ٢ - ثنائي مثيل - ٣ ، ٢ ثنائي نترات البوتان	ك٦ يد١٢ (ن٢١)٢	١٧٦	٠,١ ٪ حسب الكتلة
بارا - أحادي نترات التولوين	ك٧ يد٧ ن٢١	١٣٧	٠,٥ ٪ حسب الكتلة
اورثو - أحادي نترات التولوين	ك٧ يد٧ ن٢١	١٣٧	٠,٥ ٪ حسب الكتلة

وإذا كان أحد المتفجرات يحتوي ، نتيجة لتركيبه العادي ، على أي من المواد الكاشفة التركيز الدنيا اللازمة أو بنسبة تزيد عليها ، فيجب اعتباره أنه قد تم تمييزه .

## المرفق (ب)

## نتائج استبيان حالة تنفيذ اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها

الدول المنتجة		الدول الأطراف في الاتفاقية							الدول المتعاقدة				
حلت المشاكل/ استقاسم المعلومات	مشاكل فنية / في الإنتاج/ الخزن	انتاج التفجرات		مشاكل في تفجير المتفجرات العسكرية	خطوات تدمير المتفجرات العسكرية	مشاكل في الخزن بلاستيكية /صفحة	مشاكل في التشريع	أداء أوثق التورين	المعلومات الفنية		الحاجة إلى معلومات فنية	التصديق	الدولة
		التجارية	المسكينة						مقدمة	مطلوبة			
-	-	-	-	-	-	-	-	-	لا	-	لا	قيد النظر	أستراليا
-	-	-	-	-	-	-	-	-	لا	لا	لا	٢٠٠١	نيلازوس
نعم	لا	لا	لا	لا	لا	نعم	لا	نعم	لا	غير منطبقة	نعم	١٩٩٦	كندا
-	-	-	لا	لا	لا	لا	لا	نعم	لا	نعم	نعم	٢٠٠٢	كولومبيا
-	-	-	-	-	لا توجد المواد	لا توجد المواد	لا	لا	نعم	لا	لا	٢٠٠٠	شيلي
-	-	-	-	-	-	-	-	-	نعم	لا	لا	لم تصدق على الاتفاقية ولم تنفذها بالتالي	الصين
-	-	-	-	المعلومات غير متوفرة	-	غير منطبقة	لا	قيد النظر	نعم	-	-	١٩٩٨	الدانمرك
-	-	-	-	لا	لا	لا	لا	نعم	-	-	-	١٩٩٦	استونيا
لا	نعم	لا	نعم	-	-	-	-	**	لا	نعم	نعم	٢٠٠١-٢٠٠٠	فنلندا
-	-	-	نعم	لا	لا	لا	نعم	نعم	نعم	-	-	١٩٩٧	*فرنسا
نعم	لا	نعم	لا	لا	لا	لا	لا	نعم	نعم	لا	لا	١٩٩٨	*ألمانيا
-	-	-	-	لا	نعم	لا	نعم	نعم	-	نعم	نعم	١٩٩٨	غانا
-	-	-	-	-	-	-	-	-	لا	لا	نعم	لم يحدد موعد	إيسلندا
نعم	نعم	لا	نعم	غير منطبقة	غير منطبقة	لا	لا	نعم	نعم	غير منطبقة	غير منطبقة	١٩٩٩	*الهند
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	لا تعليق ولا ملاحظات	إيرلندا
-	-	-	-	-	-	لا	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم	١٩٩٦	الأردن
-	-	-	-	لا	لا	لا	لا	نعم	نعم	لا	-	١٩٩٦	الكويت
-	-	-	-	لا	لا	-	-	-	-	لا	-	٢٠٠٠	قبرغيزستان
-	-	-	-	-	-	-	غير معروفة	نعم	لا	نعم	نعم	لا	ليسوتو
نعم	لا	لا	لا	لا	لا	لا	لا	نعم	لا	لا	-	١٩٩٦	ليوانيا
-	-	-	-	غير منطبقة	لا توجد الا الاستعدادمطور	غير منطبقة	لا	غير منطبقة	نعم	غير منطبقة	غير منطبقة	١٩٩٤	مالطة
-	-	-	-	-	-	-	-	-	نعم	لا تنتج المتفجرات ولا مواد التمييز	لا تنتج المتفجرات ولا مواد التمييز	١٩٩٢	المكسيك
-	-	-	-	غير منطبقة	لا	لا	لا	نعم	نعم	لا	-	١٩٩٧	مولدوفا

ايض

Decree-Law No. (61) of Year 1979  
Concerning Approving The Joining of  
The State of Kuwait In The Convention  
Relating To The Damages Caused By  
Foreign Aircraft To Third Parties On  
The Ground

Following perusal of the Amiri Decree  
issued on 4th Ramadan 1396AH.  
corresponding to 29th August 1976AD.  
concerning revising the Constitution,

Article (70) Second Para of the  
Constitution,

Upon the proposal of the Minister of  
Foreign Affairs, and

Following the approval of the Council of  
Ministers,

We promulgated the law which text  
reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of  
Kuwait to join in the Convention on  
Damages Caused by Foreign Aircraft to  
Third Parties on the Ground, held in Rome  
in year 1952 and a copy of which is  
attached to this law.

Article (2)

All Ministers, each in his jurisdiction,  
must execute this law, which shall enter  
into force as of the date of being published  
in the Official Gazette.

Emir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abduallah Al-Sabah

Acting Minister of Foreign Affairs  
Salem Al-Sabah

9th October 1979AD.

مرسوم بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٩م  
بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة  
المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية  
لطرف ثالث على سطح الأرض

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ  
الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح  
الدستور

وعلى المادتين ٧٠ فقرة ثانية من الدستور  
وبناء على عرض وزير الخارجية  
وبعد موافقة مجلس الوزراء  
اصدرنا القانون الآتي نصه :

(مادة أولى)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة  
المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية  
لطرف ثالث على سطح الأرض المعقودة في  
روما سنة ١٩٥٢ والمرافقة لهذا القانون

(مادة ثانية)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

وزير الخارجية بالنيابة  
سالم الصباح

٩ أكتوبر ١٩٧٩

Explanatory Memorandum  
Of The Decree-Law No. (61) of Year  
1979 Concerning Approving The Joining  
of The State of Kuwait In The  
Convention On Damages Caused By  
Foreign Aircraft To Third Parties On  
The Ground

Inspiring to guarantee a fair compensation to any party who sustained damages on the ground by foreign aircraft, and to reasonably limit the extent of the liability resulting from such damage in order to avoid hindering the development of international air-transport, the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Ground was signed in Rome on 7/10/1952.

The First Chapter of the said Convention (Articles from 1 till 10) dealt with the principles of liability, hence the First Article stipulated that the right to compensation, when implementing the provisions of this Convention, is established for every individual who suffers damage on the ground upon proof that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom. The Second Article clarified that the liability for compensating the said damage must be born by the operator of the aircraft.

The Second Chapter (Articles from 11 till 14) regulated the extent of the liability in case of the occurrence of damages. Hence, Article (11) specified the amounts of compensation payable by all liable parties according to the provisions of this Convention for damages falling within the scope of implementing this Convention.

The Third Chapter (Articles from 15 till 18) specified the insurance designated for guaranteeing the liability of the operator.

The Fourth Chapter of the present Convention (Articles from 19 till 22) dealt with the rules, procedures and timing of litigations. Hence, Article (19) obligated the party suffering the damage to file

مذكرة ايضاحية  
للمرسوم بالقانون بالموافقة على انضمام  
دولة الكويت إلى المعاهدة المتعلقة بالاضرار  
التي تحدثها الطائرات الأجنبية لطرف  
ثالث على سطح الأرض

رغبة في ضمان تعويض عادل لكل من اصابة  
ضرر على سطح الأرض من جراء طائرات  
أجنبية وتحديد مدى المسؤوليات الناجمة عن مثل  
هذا الضرر تحديدا معقولا ابتغاء تفادي ما يحول  
دون تطور النقل الجوي الدولي فقد وقعت في  
روما بتاريخ ٧/١٠/١٩٥٢ المعاهدة المتعلقة  
بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية لطرف  
ثالث على سطح الأرض .

وقد تناول الفصل الأول من هذه المعاهدة  
(المواد من ١ إلى ١٠) مبادئ المسؤولية فقضت  
المادة الأولى بأن الحق في التعويض بالتطبيق  
لأحكام هذه المعاهدة ينشأ لكل من اصابة ضرر  
على سطح الأرض بمجرد ثبوت ان الضرر قد  
نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو  
من شيء سقط منها، وبينت المادة الثانية ان  
الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه يقع على  
عاتق مستغل الطائرة .

ونظم الفصل الثاني (المواد من ١١ إلى ١٤)  
مدى المسؤولية في حالة وقوع الضرر فحددت  
المادة ١١ مبالغ التعويض الواجبة الدفع بواسطة  
كافة المسؤولين وفقا لأحكام هذه المعاهدة عن  
الاضرار التي تدخل في نطاق تطبيق هذه  
المعاهدة .

وحدد الفصل الثالث (المواد من ١٥ إلى ١٨)  
التأمينات المخصصة لضممان مسؤولية المستغل .  
وتناول الفصل الرابع من المعاهدة (المواد من  
١٩ إلى ٢٢) قواعد واجراءات ومواعيد التقاضي  
فألزمت المادة ١٩ من لائحة الضرر باقامة دعوى

compensation lawsuit against the operator and to notify it of the said lawsuit within a period of Six months from the date the incident took place and resulted in the damage. If failed to do so, the suffering party shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full.

Article (20) explained that lawsuits under the provisions of this Convention may be brought only before the courts of the contracting State where the damage had occurred, and also indicated the procedures for filing these lawsuits.

The Fifth Chapter (Articles from 23 till 30) regulated several general provisions, and explained the scope of implementing the Convention with respect to the damages that are applicable and those that are inapplicable.

As for the last Sixth Chapter (Articles from 31 till 38), it stated several final provisions, where Article (34) permitted any State not among the signatories of the Convention to join in by means of depositing a joining document with the International Civil Aviation Organization (ICAO). Article (35) also permitted every contracting State to withdraw from the Convention by serving a notice to the International Civil Aviation Organization (ICAO), provided that such notice produces its effect after the elapse of Six months from the date of this notice

Whereas, the concerned authority - the Directorate General of Civil Aviation has approved the joining in this Convention,

And whereas this Convention falls within the scope of the air navigation conventions, and incorporates obligations to amend the prevailing laws, therefore the attached Draft-Law was prepared for ratification in accordance with the provision of Paragraph (2) of Article (70) of the Constitution.

التعويض ضد المستغل واعلانه بها خلال ستة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي ينج عنه الضرر فان لم يفعل ذلك لا يكون له حق في التعويض الا في الجزء الباقي الذي لم يوزع منه والذي يبقى المستغل مسؤولاً عنه بعد الوفاء بجميع المطالبات التي تكون قد قدمت في غضون المدة المذكورة .

وبينت المادة ٢٠ أن الدعاوى القضائية بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة تقام أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر فيها وبينت اجراءات رفع هذه الدعاوى .

ونظم الفصل الخامس (المواد ٢٣ إلى ٣٠) عدة أحكام عامة بينت مجال تطبيق المعاهدة من حيث الاضرار التي تسري عليها والاضرار التي لا تسري عليها .

أما الفصل السادس والأخير (المواد من ٣١ إلى ٣٨) فقد أورد عدة أحكام ختامية فأجازت المادة ٣٤ لأية دولة غير موقعة على المعاهدة أن تنضم إليها عن طريق ايداع وثيقة الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي كما أجازت المادة ٣٥ لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من المعاهدة باخطار يوجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني على ان ينتج هذا الاخطار أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ هذا الاخطار .

وحيث ان الجهة المختصة - الإدارة العامة للطيران المدني - قد وافقت على الانضمام إلى هذه المعاهدة .

ولما كانت هذه المعاهدة تدخل في نطاق معاهدات الملاحة وتتضمن التزامات بتعديل القوانين القائمة فقد أعد مشروع القانون المرافق للتصديق عليها طبقاً لحكم الفقرة الثانية من المادة ٧٠ من الدستور .

## المعاهدة

### المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية لطرف ثالث على سطح الأرض الموقع

عليها بمدينة روما في يوم الثلاثاء ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢م

الدول الموقعة على هذه المعاهدة :

مشبعة بالرغبة في ضمان تعويض عادل لكل من اصابة اضرار على سطح الأرض من جراء طائرات أجنبية وذلك مع تحديد مدى المسؤوليات الناجمة عن مثل هذه الاضرار تحديدا معقولا ابتغاء تفادي ما يحول دون تطور النقل الجوي الدولي وفضلا عن ذلك .  
مفعمة بالثقة في ضرورة توحيد قواعد المسؤوليات الناجمات عن هذه الاضرار والمتبعة في مختلف بلاد العالم ، إلى أقصى حد مستطاع من طريق عقد معاهدة دولية .  
قد عينت لتحقيق هذه الأهداف ، المندوبين المفوضين الموقعين أدناه مزودين بكامل السلطات .  
وتم الاتفاق بينهم على الأحكام الآتية :

## الفصل الأول

### في مبادئ المسؤولية

#### مادة (١)

١ - لكل من أصابة ضرر على سطح الأرض ، الحق في التعويض بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها . ولا محل للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحدث الذي وقع ، أو إذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة في الحيز الجوي وفقا لقواعد المرور الجوية المعمول بها .  
٢ - وتحقيقا لأهداف هذه المعاهدة تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية ، أما في حالة الطائرات الأخف من الهواء (ايروسات) فإن التعبير «في حالة طيران» ينصرف إذن إلى الفترة ما بين لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التي يعاد فيها وصلها به ثانية .

#### مادة (٢)

١ - الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه في المادة الأولى من هذه المعاهدة يقع على عاتق مستغل الطائرة .  
٢ - أ - وتحقيقا لأهداف هذه المعاهدة ، يقصد بكلمة «المستغل» الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ، ومع ذلك يعتبر مستغلا ذلك الذي يكون قد احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة .  
ب - ويعد مستغلا للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعة أو بوكالته أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلا أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم .  
٣ - مفروض في المالك المقيدة باسمه الطائرة ، أنه المستغل لها ومن ثم يكون مسؤولا ما لم يقدم الدليل



- خلال اجراءات تحديد مسؤوليته - على ان شخصا غيره هو المستغل وعليه ان يبادر في هذه الحالة متى سمحت اجراءات التقاضى ، باتخاذ كافة التدابير اللازمة لادخال هذا الأخير طرفا في الدعوى .

#### مادة (٣)

إذا لم يكن للشخص المستغل للطائرة وقت وقوع الضرر دون سواه الحق في استعمالها لمدة تزيد على أربعة عشر يوما تبدأ حسابها من اللحظة التي تولد له فيها هذا الحق ، فان الشخص الذي خوله إياه يكون مسؤولا معه بالتضامن ويلتزم كل منها وفقا للشروط الواردة في هذه المعاهدة وحدود المسؤولية المقررة بها .

#### مادة (٤)

إذا استعمل شخص طائرة بغير رضاء من له الحق في توجيه ملاحظتها فان هذا الأخير مالم يثبت انه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال ، يكون مسؤولا بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الاضرار المبررة للتعويض المشار إليه في المادة الأولى ، وتلتزم كل منها وفقا للشروط الواردة في هذه المعاهدة وحدود المسؤولية المقررة بها .

#### مادة (٥)

الشخص الذي تقوم مسؤوليته بالتطبيق لاحكام هذه المعاهدة لا يلتزم بتعويض الضرر الذي يقع نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو لاضطرابات مدنية أو إذا كان هذا الشخص قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة .

#### مادة (٦)

١ - الشخص الذي تقوم مسؤوليته بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة لا يلتزم بتعويض الضرر إذا ما أقام الدليل على أن هذا الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ الشخص الذي لحقه الضرر دون سواه أو تابعيه أو وكلاءه دون سواهم . فإذا ما أثبت الشخص المسؤول ان الضرر قد شارك في أسبابه الشخص الذي لحقه الضرر أو تابعيه أو وكلاءه فلا مناص اذن من النزول بالتعويض نزولا مطردا يتمشى مع درجة هذا الاشتراك في أحداث الضرر . وعلى أية حال فلا محل للاعفاء من التعويض والنزول به في حالة مسؤولية تابعي المضرور أو وكلاءه متى أقام هذا الأخير الدليل على أن هؤلاء كانوا يعملون خارج حدود اختصاصاتهم .

٢ - إذا رفع شخص دعوى تعويض عن ضرر ناشئ من موت أو إصابة شخص آخر فان الإهمال أو الامتناع أو خطأ هذا الشخص الآخر أو اتباعه أو وكلاءه يولد نفس الآثار المشار إليها في الفقرة السابقة .

#### مادة (٧)

إذا تصادمت طائرتان أو أكثر في حالة طيران أو عاقت أحدهما سير الأخرى فتولد ضرر يبرر المطالبة بتعويض وفقا لأحكام المادة الأولى أو إذا نشأ مثل هذا الضرر من طائرتين أو أكثر معا فإن كلا منهما يعتبر متسببا في الضرر ويكون المستغل لكل منها مسؤولا بالتطبيق للشروط المقررة الواردة في هذه المعاهدة وحدود المسؤولية المقررة بها .

#### مادة (٨)

للأشخاص المشار إليهم في الفقرة (٣) من المادة الثانية وفي المادتين الثالثة والرابعة حق التمسك بجميع أوجه الدفاع المخولة للمستغل بمقتضى أحكام هذه المعاهدة .

#### مادة (٩)

المستغل ، والمالك وكل مسؤول بمقتضى أحكام المادتين الثالثة والرابعة وكذلك تابعوهم ووكلاؤهم لا يتحملون أية مسؤولية عن الأضرار التي تقع على سطح الأرض من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها ، خلافا لما نصت عليه صراحة أحكام هذه المعاهدة على أن هذا النص لا يسري بالنسبة لمن قصد أحداث الضرر .

#### مادة (١٠)

لا تتعرض هذه المعاهدة ، بحال من الأحوال لموضوع ما إذا كان للمسؤول وفقا لأحكامها الحق من عدمه في الرجوع على الغير .

## الفصل الثاني

### في مدى المسؤولية

#### مادة (١١)

١ - مع عدم الإخلال بما تنص عليه أحكام المادة الثانية عشرة فإن مبلغ التعويض الواجب الدفع بواسطة كافة المسؤولين وفقا لأحكام هذه المعاهدة عن الضرر المشار إليه في المادة الأولى ، لا يجوز أن يتجاوز عن كل طائرة وكل حادث .

أ - (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) للطائرة التي تزن (١٠٠٠ كيلو جرام) فأقل .

ب - (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (٤٠٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على الألف للطائرة التي يزيد وزنها عن ألف كيلو جرام ولا يتجاوز ستة آلاف كيلو جرام .

ج - (٢,٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (٢٥٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على ٦٠٠٠ كيلو جرام للطائرة التي يزيد وزنها عن ستة آلاف كيلو جرام ولا يتجاوز عشرين ألفا .

د - (٦,٠٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (١٥٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على عشرين ألف كيلو جرام للطائرة التي يزيد وزنها عن عشرين ألف كيلو جرام ولا تتجاوز خمسين ألفا .

هـ - (١٠,٥٠٠,٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (١٠٠ فرنك) عن كل كيلو جرام يزيد على خمسين ألف كيلو جرام التي يزيد وزنها عن خمسين ألف كيلو جرام .

٢ - لا يجوز في حالة الوفاة أو الإصابة ان يزيد التعويض عن (٥٠٠,٠٠٠ فرنك) لكل شخص مات أو أصيب .

٣ - يقصد باصلاح «الوزن» هنا الحد الأقصى لزنة الطائرة المصرح به لاقلعها في شهادة صلاحيتها للطيران ولا يدخل فيه آثار الغاز الرافع ان كان له ثمة وجود .

٤ - أرقام المبالغ المذكورة بالفرنك في هذه المادة قامت على وحدة نقدية معيارها ٥, ٦٥ ميللجرام من الذهب الخالص بنسبة ٩٠٠ من الألف . وهذه المبالغ يمكن تحويلها إلى أرقام صحيحة في أية عملة وطنية . ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية خلاف العملة الذهب وفي حالة رفع الدعوى وفقا لما تكون عليه القيمة الذهبية لهذه العملات في يوم صدور الحكم ، أو في تاريخ التوزيع في الأحوال الواردة في المادة الرابعة عشرة .

#### مادة (١٢)

١ - تكون مسؤولية المستغل غير محدودة إذا ما أثبت الذي لحقه الضرر أن ما أصابه من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعة أو وكلاءه لأحداث ضرر في حالة الفعل المتعمد أو الامتناع المقصود من جانب التابعين أو الوكلاء يجب أيضا أن يثبت انهم أتو ذلك أثناء قيامهم بوظائفهم وفي حدود اختصاصاتهم .

٢ - فإذا استحوذ شخص على طائرة بطريق غير مشروع واستعملها دون رضاء من له حق استعمالها كانت مسؤوليته غير محدودة .

#### مادة (١٣)

١ - إذا تعدد المسؤولون عن الضرر ، وفقا لأحكام المادتين الثالثة والرابعة أو كان المالك المقيد في سجل التسجيل مسؤولا باعتباره المستغل للطائرة وفقا لنصوص الفقرة ٣ من المادة الثانية وان لم يكن بالفعل هو المستغل لها فليس لمن أصابهم ضرر أن يطمعوا في تعويض اجمالي يزيد على التعويض الأكثر ارتفاعا والذي يجوز أن يلقي وفقا لأحكام هذه المعاهدة ، على عاتق أي من المسؤولين .

٢ - حيث يجري أعمال المادة السابعة فلمن وقع عليه الضرر الحق في التعويض بمبلغ غايته مجموع الحد الأقصى المقرر لكل طائرة ساهمت في وقوع الضرر ، على أن لا يسأل أي مستغل إلا في حدود المبلغ المحدد لطائرتة ، مالم تكن مسؤوليته غير محدودة طبقا لنص المادة الثانية عشرة .

#### مادة (١٤)

إذا تجاوز المبلغ الاجمالي للتعويضات المقررة حد المسؤولية الجائز تطبيقه وفقا لأحكام هذه المعاهدة ، طبقت القواعد الآتية مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) من المادة الحادية عشرة .

أ - إذا انصرفت التعويضات إلى حالات فقد الحياة البشرية أو الاصابات البدنية فحسب وانصرفت إلى حالات الاضرار التي تصيب الأموال وحدها ، خفضت هذه المطالبات تخفيضا يتناسب مع المبالغ المقابلة لكل منها .

ب - إذا انصرفت التعويضات في وقت واحد إلى فقد الحياة البشرية أو الاصابات البدنية والاضرار بالأموال ، خصص أولا وعلى سبيل الأسبقية نصف المبلغ المعد للتوزيع لتعويض حالات فقد الحياة البشرية والاصابات البدنية فان تبين عدم كفايته وزع توزيعا نسبيا بينها . أما النصف الباقي فيوزع توزيعا نسبيا بين التعويضات الخاصة بالاضرار التي أصاب الأموال وإذا فاض عن هذا النصف شيء انصرف إلى تعويض مالم يمكن اتمام تسويته من الاضرار التي أصابت الحياة أو البدن .

## الفصل الثالث

### في التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستغل

مادة (١٥)

- ١ - لكل دولة متعاقدة ان تحتم تأمين مسؤولية المستغل لطائرة مسجلة في سجلات دولة متعاقدة أخرى عن الاضرار التي قد تقع فوق اقليمها وتبرر التعويض عنها وفقا لحكم المادة الأولى على ألا يقل هذا الضمان عن حد التعويض المقرر تطبيقا لأحكام المادة الحادية عشرة .
- ٢ - أ- ينبغي أن يعد التأمين مرضياً متى تم التعاقد عليه وفقاً لأحكام هذه المعاهدة لدى مؤمن مرخص له بالتأمين عن مثل هذه الاضرار بمقتضى قوانين الدولة التي حصل تسجيل الطائرة فيها أو وفقاً لقوانين الدولة التي يوجد بها المقر الرئيسي لأعمال المؤمن الذي تحققت هذه الدولة أو تلك من ملائمته .  
ب - إذا ما طلبت دولة تأمين بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة ولم تكن قيمة التعويضات التي صدر بها حكم نهائي من هذه الدولة قد أدت بالعملة الجارية فيها وبالرغم من طلب ذلك جاز لكل دولة من الدول المتعاقدة اعتبار المؤمن مليئاً وذلك حتى يتم الدفع .
- ٣ - وبالرغم من حكم الفقرة الثانية المنوه عنها أعلاه، فللدولة المحلق فوقها أن ترفض اعتباره مرضياً التأمين المتعاقد عليه لدى مؤمن غير مرخص له بذلك في دولة متعاقدة .
- ٤ - بدلاً من التأمين فإنه يعد مرضياً، أي من الضمانات الوارد ذكرها بعد متى كانت متفقة مع أحكام المادة السابعة عشرة .
- أ - ايداع تأمين نقدي في خزانة عامة للدولة المتعاقدة التي تم فيها تسجيل الطائرة أو في مصرف مرخص له بذلك منها .
- ب - ضمان يعطيه مصرف مرخص له بذلك من الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة والذي تكون هذه الدولة قد تحققت من ملاءته المالية .
- ج - ضمان تقدمه الدولة المتعاقدة التي قيدت الطائرة في سجلاتها على شريطة أن تتعهد هذه الدولة بألا تتمسك بالحصانة القضائية إذا ما تطور النزاع بشأن هذا الضمان إلى مرحلة التقاضي .
- ٥ - ومع عدم الاخلال بأحكام الفقرة ٦ من هذه المادة، فللدولة المحلق فوقها أن تحتم أيضاً أن تحمل الطائرة شهادة مقدمة من المؤمن تقطع بأن التأمين قد تم فعلاً وفقاً لأحكام هذه المعاهدة مع تحديد اسم الشخص أو الأشخاص الذين كفلت مسؤولياتهم بموجب هذا التأمين، وكذلك شهادة صادرة من الجهات المختصة في الدولة التي سجلت بها الطائرة أو من الدولة التي توجد فيها موطن المؤمن أو المقر الرئيسي لأعماله، تؤكد ملاءته فإذا ما تبين أن ضماناً آخر قد قدم وفقاً لنص الفقرة الرابعة من هذه المادة، وجب على السلطات المختصة في الدولة التي سجلت بها الطائرة أن تقدم شهادة بذلك .
- ٦ - لا ضرورة لأن تحمل الطائرة الشهادة المنوه عنها بالفقرة الخامسة من هذه المادة متى تبين سبق ايداع صورة معتمدة طبق الأصل منها لدى السلطة المختصة التي عينتها الدولة المحلق فوقها أو لدى منظمة الطيران المدني الدولي إذا ما أرتضت ذلك على أن تتولى هذه المنظمة من جانبها موافاة جميع الدول المتعاقدة بصورة منها .

٧ - إذا تبين للدولة المحلق فوقها أسباب جدية تدعو إلى الشك في ملاءة المؤمن أو - المصرف الذي تعهد بتقديم الضمان المشار إليه في الفقرة الرابعة من أحكام هذه المادة فلها أن تطلب أدلة إضافية عن هذه الملاءة . وإذا قام خلاف حول كفاية هذه الأدلة وجب عرض النزاع الناشب بين الدول صاحبة الشأن بناء على طلب احداها على هيئة تحكيم التي قد تكون أما مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، وأما شخص أو هيئة توافق عليه أو عليها الدول صاحبة الشأن .  
حتى تقضي هيئة التحكيم في هذا النزاع وجب على الدولة المحلق فوقها اعتبار التأمين أو الضمان صحيحاً بصفة مؤقتة .

٨ - الضمانات التي يمكن المطالبة بها بالتطبيق لهذه المادة يجب أن يعلن بها السكرتير العام منظمة الطيران المدني الدولي الذي يتولى بدوره احاطة كل دولة متعاقدة علماً بها .  
٩ - لأغراض هذه المادة يقصد أيضاً باصطلاح «مؤمن» طائفة من المؤمنين ، ولأغراض الفقرة الخامسة من هذه المادة يشمل «اصطلاح» الجهات المختصة في الدولة أعلاه الأقسام السياسية المنوط بها سلطة رقابة نشاط هيئات المؤمنين فيها .

#### مادة (١٦)

١ - ليس للمؤمن ولا لأي ضامن آخر لمسؤولية المستغل بالتطبيق لأحكام المادة الخامسة عشر ، أن يدفع طلبات التعويض للمؤسسة على أحكام هذه المعاهدة إلا بالدفع الآتي بيانها . وذلك بالإضافة إلى أوجه الدفاع التي للمستغل وتلك التي تقوم على تزوير المستندات .

أ - أن يكون الضرر قد وقع بعد انتهاء مفعول الضمان ، على أن إذا انقضى أجل الضمان في خلال رحلة فانه يمتد حتى أول هبوط مقرر في خط سير الرحلة بشرط الا يتجاوز الامتداد أربع وعشرين ساعة . . وإذا بطل مفعول الضمان لأي سبب غير انقضاء أجله أو تبدل المستغل بغيره امتد الضمان لمدة خمسة عشر يوماً تبدأ من وقت قيام المؤمن أو الضامن بالاختار بأن الضمان لم يعد صالحاً حين تمام سحب شهادة المؤمن أو شهادة الضامن المستلزمة وفقاً لأحكام الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشرة في الحالة التي يكون فيها هذا السحب قد حصل قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوماً . ويحصل هذا الاخطار قانوناً للسلطة المختصة في الدولة التي أكدت أن المؤمن أو الضامن ملئ .

ب - أن يكون الضرر قد وقع خارج الحدود الإقليمية المنصوص عليها في التأمين مالم يتبين ان الطيران خارج هذه الحدود قد اقتضته قوة قاهرة أو كان لتقديم مساعدة أملتتها الظروف أو كان لخطأ في القيادة أو عمليات الطيران أو الملاحاة .

٢ - على الدولة التي قدمت شهادة طبقاً للفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشرة ، متى توقف التأمين أو الضمان على أن يكون نافذاً لأسباب أخرى غير انقضاء الأجل ، أن تخطر بذلك الدول المتعاقدة ذات الشأن وفي أسرع وقت ممكن .

٣ - في الحالة التي يستوجب فيها تقديم شهادة تأمين أو ضمان آخر بالتطبيق لنص الفقرة الخامسة من

المادة الخامسة عشرة ثم حصل أن تغير المستغل خلال فترة سريان مفعول الضمان فان هذا الضمان يخلي مسؤولية المستغل الجديد وفقا لأحكام هذه المعاهدة مالم تكن مسؤولية هذا المستغل قد استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع . على أن هذا التوسع في الضمان لا يجوز أن يمتد لأكثر من خمسة عشرة يوماً تحسب من اللحظة التي يخطر فيها المؤمن أو الضامن السلطة المختصة في الدولة التي سلمت الشهادة بأن الضمان قد انتفت صلاحيته ولا أكثر من اليوم الذي يتم فيه سحب شهادة المؤمن المنوه عنها في الفقرة الخامسة من المادة الخامسة عشر إذا حدث ذلك قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوماً .

٤ - لا يتتفع بامتداد سريان مفعول الضمان المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا الشخص الذي أصابه الضرر .

٥ - دون اخلال بما قد يكون لمن لحقه ضرر من حتى رفع الدعوى المباشرة وفقا لأحكام التشريع المنظم لعقد التأمين أو الضمان فانه لا يجوز الشخص الذي لحقه الضرر أن يرفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن إلا في الحالات الآتية :-

أ - إذا ما أمتد سريان مفعول الضمان وفقا لأحكام الفقرة الأولى بشقيها (أ، ب) من هذه المادة .  
ب - إذا ما أشهر افلاس المستغل .

٦ - فيما عدا أوجه الدفاع المبينة في الفقرة الأولى من أحكام هذه المادة ليس للمؤمن ولا لأي ضامن آخر لمسؤولية المستغل ان يتمسك بأي وجه من أوجه البطلان ولا بأي مكنة في الغاء ذي أثر رجعي إذا ما أقام من لحقه الضرر دعوى مباشرة وفقا لأحكام هذه المعاهدة .

٧ - لا تخل أحكام هذه المادة بما للمؤمن أو للضامن من حق في الرجوع على آخر .

#### مادة (١٧)

١ - يعتبر الضمان بالتطبيق لأحكام الفقرة الرابعة من المادة الخامسة عشر فينبغي تخصيصه على وجه التحديد والتفصيل لدفع التعويضات المستحقة وفقا لنصوص هذه المعاهدة .

٢ - ويعتبر الضمان كافيا متى كان في حدود مبلغ مساو لما قرره أحكام المادة الحادية عشرة إذا تعلق الضمان بمستغل لطائرة واحدة . أما إذا كان المذكور مستغلا لعدد من الطائرات ، فإن الضمان يعد تأمينا متى كان المبلغ مساو على الأقل لمجموع الحد الأقصى لما هو مقرر لأنثقل طائرتين بينهما .

٣ - بمجرد اعلان المستغل بالمطالبة بالتعويض ، وجب زيادة مبلغ الضمان حتى يعادل حاصل مجموعة المبلغين الآتين :-

أ - قيمة الضمان اللازم توافره بمقتضى أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة .  
ب - قيمة المطالبة بالتعويض على أن لا تزيد هذه المطالبة عن حد المسؤولية المقررة وتبقى الزيادة في الضمان محتفظا بها حين تمام الفصل في الدعوى بالقبول أو بالرفض .

#### المادة الثامنة عشرة

لا يجوز للدائن المستغل الحجز أو اتخاذ اجراء تنفيذي ما على أي مبلغ مستحق له لدى المؤمن طالما أن حقوق الغير الذي وقع عليه الضرر وفقا لأحكام هذه المعاهدة لم تنقض .

## الفصل الرابع

### في قواعد اجراءات ومواعيد التقاضي

#### مادة (١٩)

إذا لم يكن من لحقه الضرر قد أقام دعوى تعويض على المستغل أو إذا لم يكن قد أعلنه بدعوى التعويض في خلال ستة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي أوقع الضرر فليس للمدعى حق في التعويض إلا في الجزء الباقي الذي لم يوزع منه والذي يبقى المستغل مسؤولاً عنه بعد الوفاء بجميع المطالبات التي تكون قد قدمت في غضون المدة المذكورة.

#### مادة (٢٠)

١ - تقام الدعاوي القضائية بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة أما محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر فيها على أنه متى تم اتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين وواحد أو أكثر من المدعي عليهم، جاز رفع الدعاوي أمام محاكم أي من الدول المتعاقدة، على أن لا تؤثر هذه الاجراءات على حقوق أولئك الذين يقيمون دعوى في الدولة التي وقع الضرر فيها. وللخصوم أيضاً أن يعرضوا نزاعهم على هيئة تحكيم في أي من الدول المتعاقدة.

٢ - تتخذ كل دولة متعاقدة كافة التدابير اللازمة للتأكد من أن المدعى عليه وجميع الخصوم الآخرين أولي الشأن قد صار إعلانهم بكل اجراء يخصهم وانه قد تهيأت لهم فرص عادلة وملاءمة للدفاع عن مصالحهم.

٣ - على كل دولة متعاقدة أن تعمل، ما وسعها الجهد، على أن تفصل محكمة واحدة وفي قضية واحدة في كافة الدعاوي المنوه عنها في الفقرة الأولى من هذه المادة والتي يتضح انها راجعة لحادث واحد.

٤ - إذا صدر حكم نهائي وان كان غيبياً من المحكمة المختصة وفقاً لأحكام هذه المعاهدة وكان من الممكن طلب تنفيذه وفقاً للأوضاع التي يقررها قانون هذه المحكمة، فإن هذا الحكم، متى استوفي اجراءاته الشكلية المقررة في قانون الدولة المتعاقدة أو قانون أي اقليم دولة أو مقاطعة تكون جزء من تلك الدولة المتعاقدة التي طلب التنفيذ فيها، يكون نافذاً:

أ - أما في الدولة المتعاقدة حيث يوجد موطن الطرف الخاسر دعواه أو المقر الرئيسي لأعماله.  
ب - وأما في أي دولة متعاقدة أخرى توجد بها أموال للطرف الخاسر دعواه متى كانت الأموال الموجودة له في الدولة المشار إليها في الفقرة (أ) أو في الدولة التي صدر فيها الحكم، لا تسمح بضمان تنفيذه.

٥ - مع عدم الاخلال بأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة، يمكن الامتناع عن تنفيذ الحكم إذا أمكن إقامة الدليل أمام المحكمة المعروض عليها طالب التنفيذ، على أن:

أ - الحكم قد صدر غيبياً وأن المدعى عليه لم يكن قد أحيط علماً بالدعوى المقامة عليه في الوقت الملائم ليتمكن من الدفاع عن نفسه.

ب - انه قد تعذر على المدعى عليه أن يدافع عن مصالحه في ظروف ملائمة وعادلة.

- ج - الحكم يتعلق بنزاع كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين الخصوم أنفسهم وحاز بمقتضى قانون الدولة التي طلب فيها التنفيذ، قوة الشيء المحكوم به .
- د - الحكم جاء وليد طرق احتيالية صادرة من أي من المتخاصمين .
- هـ - الشخص طالب التنفيذ غير ذي صفة .
- ٦ - لا تقبل إعادة النظر في موضوع الدعوى بمناسبة النظر في أمر التنفيذ وفقا لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة .
- ٧ - ويمكن الامتناع عن التنفيذ أيضاً متى جاء الحكم مخالفا للنظام العام في الدولة المطلوب تنفيذه فيها .
- ٨ - من حق المدعى في حالة اتباع الاجراءات التي نصت عليها الفقرة الرابعة من أحكام هذه المادة أن يقيم دعوى قضائية جديدة أمام محاكم الدولة التي امتنعت عن تنفيذ الحكم استنادا إلى أحد الأسباب المذكورة في الفقرات الصغيرة (أ، ب، أو د) من الفقرة الخامسة أو السابعة من هذه المادة، على أن لا يتخطى مجموع التعويضات التي يقضي بها الحكم الصادر في الدعوى الجديدة حدود المسؤولية المقررة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة، ولا يمكن أن يصلح الحكم السابق كوجه من أوجه الدفع في الدعوى الجديدة الا في حدود القدر الذي تفيد في ذلك .
- ويصبح الحكم السابق غير قابل للتنفيذ من اللحظة التي ترفع فيها الدعوى الجديدة . ومع عدم الاخلال بأحكام المادة الحادية والعشرين فان الحق في رفع دعوى جديدة وفقا لأحكام هذه الفقرة يسقط بالتقادم بانقضاء عام من تاريخ استلام المدعى الأخطار بالامتناع عن تنفيذ الحكم .
- ٩ - بالرغم مما نصت عليه الفقرة الرابعة من هذه المادة فعلى المحكمة المقدم لها طلب التنفيذ أن ترفض تنفيذ أي حكم صادر من محكمة دولة أخرى غير تلك التي وقع الضرر في إقليمها طالما أن جميع الأحكام الصادرة من هذه الدولة الأخيرة لم تنفذ بعد .
- وعليها أيضا أن ترفض طلب التنفيذ إذا لم تكن قد صدرت بعد أحكام نهائية في كافة الدعاوي التي رفعها في الدولة التي وقع الضرر فيها أولئك الذين التزموا حدود المدة المقررة في المادة التاسعة عشرة متى أقام المدعى عليه الدليل على أن مجموع التعويضات التي يمكن أن يقضي بها فيها قد تزيد على حد المسؤولية المقررة بمقتضى أحكام هذه المعاهدة .
- وعلى غرار ذلك، إذا تجاوز مجموع التعويضات المقضى بها، في الدعاوي التي أقامها في الدولة التي وقع الضرر فيها، من التزموا حدود المدة المقررة في المادة التاسعة عشرة، غاية المسؤولية المقررة فعلى هذه المحكمة ان لا تأمر بالتنفيذ قبل أن يكون انقاص هذه التعويضات قد أجرى أعمالا لأحكام المادة الرابعة عشرة .
- ١٠ - يكون الحكم بالمصاريف مشمولاً بالإنفاذ أيضاً متى صدر حكم مشمولاً بالإنفاذ لأحكام هذه المادة ومع ذلك فللمحكمة التي رفع إليها طلب التنفيذ، وبناء على طلب من الطرف - الخاسر للدعوى أن تحدد قيمة هذه المصاريف بعشرة في المائة من قيمة المبلغ المقضى بإنفاذه . ولا تشمل حدود المسؤولية المبينة في هذه المعاهدة مصاريف الدعوى الأخرى .
- ١١ - يجوز أعمال فائدة حدها الأقصى أربعة في المائة سنويا من يوم صدور الحكم المشمول بالإنفاذ على التعويضات المقضى بها .



١٢ - طلبات تنفيذ الأحكام المشار إليها في الفقرة الرابعة من هذه المادة يجب تقديمها في بحر خمس سنوات تبدأ من تاريخ صيرورتها نهائية .

#### مادة (٢١)

١ - تتقادم الدعاوى التي تنص عليها أحكام هذه المعاهدة بانقضاء عامين من اليوم الذي وقع فيه الحادث الذي نتج عنه الضرر .  
٢ - أسباب إيقاف أو انقطاع مدة التقادم المشار إليها الفقرة الأولى من هذه المادة يحددها قانون المحكمة المطروح أمامها النزاع ، على أنه في جميع الأحوال لا تقبل الدعوى بعد انقضاء ثلاثة أعوام من اليوم الذي وقع فيه الحادث الذي نتج عنه الضرر .

#### مادة (٢٢)

إذا توفى الشخص المسؤول ، فإن دعوى التعويض المقررة بمقتضى أحكام هذه المعاهدة تسري في مواجهة من يخلفه في التزاماته .

## الفصل الخامس

### في تطبيق المعاهدة وأحكام عامة

#### مادة (٢٣)

١ - تسري هذه المعاهدة على الاضرار المشار إليها في المادة الأولى التي تقع في اقليم دولة متعاقدة وناجمة عن طائرة تم تسجيلها في اقليم دولة متعاقدة أخرى .  
٢ - تحقيقاً لأغراض هذه المعاهدة ، تعتبر السفينة أو الطائرة في أعالي البحار كأنها جزء من اقليم الدولة التي تم تسجيلها فيها .

#### مادة (٢٤)

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الاضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران أو تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة في باطنها .

#### مادة (٢٥)

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الاضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية عن هذه الاضرار نظماً أما عقد بين من لحقه الضرر من جهة والمستغل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عندما وقع الضرر من جهة أخرى ، وإما تنظماً تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص .

#### مادة (٢٦)

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الاضرار الناجمة عن طائرات الجمارك أو طائرات الشرطة .

#### مادة (٢٧)

على الدول المتعاقدة أن تعمل ما وسعها الجهد ، على أن تدفع التعويضات المستحقة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة بعملة الدولة التي وقع الضرر فيها .

#### مادة (٢٨)

إذا استلزم الأمر في دولة متعاقدة اتخاذ اجراءات تشريعية لتصبح هذه المعاهدة نافذة المفعول تعين احاطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي علما بما اتخذت من هذه الاجراءات .

#### مادة (٢٩)

تلغي المعاهدة الحالية بمجرد صيرورتها نافذة المفعول وفيما بين الدول المتعاقدة التي كانت أيضا طرفا في المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاضرار التي تحدث للغير من طائرة على سطح الأرض والتي كانت معدة للتوقيع بمدينة روما في ٢٩ مايو سنة ١٩٢٣ ، أحكام معاهدة روما المنوه عنها .

#### مادة (٣٠)

استهدافا لأغراض هذه المعاهدة . .  
يعني - اصطلاح (شخص) كل شخص طبيعي أو اعتباري بما في ذلك الدولة ، يعني اصطلاح (الدولة المتعاقدة) كل دولة أتمت التصديق على المعاهدة أو تكون قد انضمت إليها وكذلك تلك التي لم يصبح انسحابها نافذا بعد .  
اصطلاح (اقليم دولة) لا يعني اقليم الدولة «الام» فحسب وانما أيضا كل الاقليم التي تمثلها في ميدان العلاقات الخارجية مع مراعاة أحكام المادة السادسة والثلاثين .

## الفصل السادس

### أحكام ختامية

#### مادة (٣١)

تظل هذه المعاهدة معدة لتوقيع كل دولة حتى تصبح نافذة المفعول حسبما تقرره أحكام المادة الثالثة والثلاثين .

#### مادة (٣٢)

- ١ - تخضع هذه المعاهدة لتصديق الدول الموقعة عليها .
- ٢ - يجري ايداع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

#### مادة (٣٣)

- ١ - متى توافر لهذه المعاهدة ايداع وثائق تصديق خمس من الدول الموقعة يسري مفعولها بينها من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ ايداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق . وتصبح نافذة المفعول في مواجهة كل دولة يتم تصديقها عليها فيما بعد ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ ايداع وثائق تصديقها .
- ٢ - يقوم الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بتسجيل هذه المعاهدة لدى هيئة الأمم المتحدة متى أصبحت نافذة المفعول .

#### مادة (٣٤)

- ١ - تظل هذه المعاهدة بعد ما تصبح نافذة المفعول معدة لانضمام أي دولة غير موقعة عليها .

٢ - ويتم هذا الانضمام عن طريق ايداع وثيقة الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي ويولد هذا الانضمام أثره من اليوم التسعين التالي لتاريخ الايداع .

#### مادة (٣٥)

١ - لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه المعاهدة عن طريق موافاة منظمة الطيران المدني الدولي باخطار يؤيد ذلك .

٢ - وهذا الانسحاب يولد أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ تلقي المنظمة لذلك الاخطار . ومع ذلك تظل المعاهدة سارية التطبيق كما لم يكن الانسحاب قد شرع فيه على الاضرار المشار إليها في المادة الأولى والناجمة عن حادثة تكون قد وقعت قبل انقضاء الستة شهور .

#### مادة (٣٦)

١ - تسري هذه المعاهدة على كافة الاقاليم التي تمثلها دولة متعاقدة في ميدان العلاقات الخارجية ولا يستثنى من ذلك الا الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الثانية من هذه المادة أو للفقرة الثالثة من المادة السابعة والثلاثين .

٢ - ولكل دولة عند ايداع وثيقة تصديقها أو انضمامها أن تصرح بأن قبولها لهذه المعاهدة لا يقيد اقليمًا معينًا أو بعضًا من الأقاليم التي تقوم بتمثيلها في ميدان العلاقات الخارجية .

٣ - ولكل دولة متعاقدة، أن تخطر فيما بعد، منظمة الطيران المدني الدولي بامتداد تطبيق هذه المعاهدة إلى كافة أو إلى جزء معين من الأقاليم التي كانت محل التصريح المنوه عنه في الفقرة الثانية من هذه المادة أو في الفقرة الثالثة من المادة السابعة والثلاثين . ويولده هذه الاخطار أثره، ابتداء من اليوم التسعين التالي لتاريخ تلقي المنظمة اياه .

٤ - ولكل دولة متعاقدة، أن تنسحب من هذه المعاهدة تطبيقًا لأحكام المادة الخامسة والثلاثين، بالنسبة لأقليم أو لكافة الأقاليم التي تقوم بتمثيلها في ميدان العلاقات الخارجية .

#### مادة (٣٧)

١ - إذا ما آل كل أو جزء من اقليم دولة متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة فإن هذه المعاهدة تتوقف عن التطبيق على الاقليم المذكور وذلك من تاريخ هذا المآل .

٢ - إذا أصبح جزء من اقليم دولة متعاقدة دولة مستقلة مسؤولة عن علاقتها الخارجية الخاصة، فإن تطبيق هذه المعاهدة لا يسري على ذلك الاقليم الذي أصبح دولة مستقلة وذلك ابتداء من تاريخ صيرورته مستقلاً .

٣ - وإذا ما آل كل أو جزء من اقليم دولة إلى أخرى متعاقدة، تسري هذه المعاهدة على الاقليم المذكور وذلك من تاريخ هذا الانتقال، على أنه إذا كان الاقليم المنتقل لم يصبح جزء من اقليم الدولة المتعاقدة «الأم» فان لهذه الأخيرة، قبل اجراء هذا الانتقال أو في وقت حصوله، أن تصرح عن طريق اخطار تبعث به إلى منظمة الطيران المدني الدولي بأن هذه المعاهدة لا تنطبق على الاقليم المنتقل وذلك ما لم تصدر اخطار وفقا لما تقضي به الفقرة الثالثة من المادة السادسة والثلاثين .

#### مادة (٣٨)

يحيط الأمين العام منظمة الطيران المدني الدولي بجميع الدول الموقعة أو المنضمة وكذلك كافة الدول الأعضاء في المنظمة أو في هيئة الأمم المتحدة علما:

(أ) بتاريخ ايداع كل وثيقة تصديق أو انضمام، وذلك في مدى الثلاثين يوما اللاحقة لتاريخ هذا الايداع.

(ب) بتاريخ تلقي كل انسحاب أو كل اعلان أو اخطار تم اجراؤه بالتطبيق لأحكام المادتين ٣٦، ٣٧ وذلك في مدى الثلاثين يوما اللاحقة لتاريخ هذا الاستلام.

وعلى الأمين العام للمنظمة أن يخطر أيضا هذه الدول بتاريخ بدء نفاذ مفعول هذه المعاهدة أعمالا لنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة والثلاثين.

#### مادة (٣٩)

لا يقبل أي تحفظ لهذه المعاهدة.

واقراراً منهم بذلك، وقع المندوبون المفوضون، بما لهم من كامل السلطات المخولة لهم، هذه المعاهدة.

حرر في مدينة روما في اليوم السابع من شهر أكتوبر عام ألف وتسعمائة واثنين وخمسين باللغات الرسمية الفرنسية والانجليزية والاسبانية ولكل من النسخ الثلاث نفس الحجية.

تودع هذه المعاهدة لدى منظمة الطيران المدني الدولي حيث تظل معدة للتوقيع عليها وفقا للمادة الحادية والثلاثين، وعلى الأمين العام للمنظمة أن يرسل صوراً مطابقة للأصل إلى كافة الدول الموقعة أو المنظمة وكذلك إلى جميع الدول الأعضاء في المنظمة أو هيئة الأمم المتحدة.

روما في ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢

Decree-Law No. (73) of Year 1988  
Concerning Approving Joining In The  
International Agreement Against The  
Taking of Hostages

Following perusal of:

- Amiri Order issued on 27th Shawal  
1406AH., corresponding to 3rd July  
1986AD.,

- Article (70) (Second Para) of the  
Constitution, and

- Pursuant to the proposal of the  
Deputy Prime Minister & Minister of  
Foreign Affairs,

- And after the approval of the Council  
of Ministers,

We have promulgated the law which text  
reads as follows:

Article (1)

It has been approved for the State of  
Kuwait to join in the International  
Agreement Against The Taking of  
Hostages, which was endorsed by the  
United Nations General Assembly on 17th  
December 1979. The texts of the  
Agreements are attached to this Law, while  
having reservation on the provision of  
Clause (1) of Article (16) of the said  
Agreement.

Article (2)

The Ministers shall, each within his  
jurisdiction, execute this law, which shall  
enter into force as of the date it is published  
in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al- Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Deputy Prime Minister & Minister of  
Foreign Affairs  
Sabah Al-Ahmed Al-Jaber

Issued at Seif Palace on: 3rd Jumada I, 1409AH.  
Corresponding to: 12th December 1988AD.

مرسوم بالقانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٨٨  
بالموافقة على الانضمام إلى الاتفاقية  
الدولية لمناهضة أخذ الرهائن

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر  
بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ الموافق من  
يوليو سنة ١٩٨٦ م،

وعلى المادة ٧٠ (فقرة ثانية) من الدستور،  
وبناء على عرض نائب مجلس الوزراء ووزير  
الخارجية

وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
اصدرنا القانون الآتي نصه :

(مادة أولى)

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى  
الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن التي  
اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ ١٧  
من ديسمبر ١٩٧٩ والمرافقة نصوصها لهذا  
القانون مع التحفظ على حكم الفقرة (١) من  
المادة (١٦) من الاتفاقية .

(مادة ثانية)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبد الله الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية  
صباح الاحمد الجابر

صدر بقصر السيف في : ٣ جمادي الأولى ١٤٠٦ هـ  
الموافق : ١٢ ديسمبر ١٩٨٨ م

Explanatory Memorandum  
On The Decree-Law Concerning  
Joining In The International Convention  
Against The Taking of Hostages

On 17th December 1979, the United Nations General Assembly endorsed the International Agreement Against The Taking of Hostages, which entered into force on 3rd July 1983, pursuant to Article (18) - Para (1) thereof.

The Agreement aims at fostering the international cooperation between the countries to set and undertake effective procedures to prevent all the acts of taking hostages, prosecuting and punishing these acts as being a manifestation of international terrorism. The Agreement particularly emphasizes on the necessity to deliver any person committing the crime of hostages taking to trial or to turn such person in according to the provisions of this Agreement. As such, joining in this Agreement shall contribute to the achievement of its purposes, helps to curb the international terrorism, and reserves to each person his right in a safe life and personal freedom.

Whereas this Agreement realizes the interests of the State of Kuwait and does not contradict with its international obligations,

And since the provisions of this Agreement incorporate amending some of the existing laws, therefore it is necessary to take part in it through a law pursuant to the text of Article (70) - Second Clause - of the Constitution.

Toward implementing this purpose, the attached Decree-Law was prepared to approve joining in this Agreement while having reservation on the provision of Clause (1) of Article (16) therein which relates to the commitment to being subject to arbitration in respect of any dispute arising from this Agreement, and such reservation is permissible pursuant to Clause (2) of the said Article.

مذكرة ايضاحية  
المرسوم بالقانون بالموافقة على الانضمام  
إلى الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن

بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٧٩ اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن والتي دخلت حيز التنفيذ في ٣ يوليو ١٩٨٣ وفقا للمادة ١٨ فقرة (١) منها.

وتهدف الاتفاقية لتنمية التعاون الدولي بين الدول في وضع واتخاذ تدابير فعالة لمنع جميع أعمال أخذ الرهائن وملاحقة هذه الأعمال والمعاقبة عليها بوصفها من مظاهر الارهاب الدولي وترمي الاتفاقية بصفة خاصة إلى وجوب تقديم أي مرتكب لجريمة أخذ الرهائن للمحاكمة أو تسليمه طبقا لاحكامها. ومن ثم الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمر يسهم في تحقيق هذه الأغراض، ويساعد على تطويق الارهاب الدولي ويحفظ لكل فرد حقه في الحياة الآمنة والحرة الشخصية.

ولما كانت هذه الاتفاقية تحقق مصلحة دولة الكويت ولا تتعارض مع التزاماتها الدولية.

ونظرا لأن احكام هذه الاتفاقية تتضمن تعديلا في القوانين القائمة، لذلك فانه يلزم ان يكون الانضمام إليها بقانون وفقا لنص المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور.

وتحقيقا لهذا الغرض فقد أعد مشروع المرسوم بالقانون المرافق بالموافقة على الانضمام لهذه الاتفاقية وذلك مع التحفظ على حكم الفقرة (١) من المادة (١٦) المتعلقة بالالتزام بالخضوع للتحكيم بشأن أي نزاع قد يثور حولها وهذا التحفظ تمييزه الفقرة (٢) من المادة المذكورة.

## المرسوم بقانون رقم: ٧٣ لسنة ١٩٨٨م بشأن انضمام دولة الكويت للاتفاقية الدولية مناهضة أخذ الرهائن

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،  
إذ تضع في اعتبارها مقاصد ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة المتعلقة بحفظ السلم والأمن الدوليين وتعزيز  
العلاقات الودية والتعاون بين الدول،  
وإذ تقر، بوجه خاص، بأن لكل فرد الحق في الحياة والحرية وسلامة شخصه، كما هو مبين في  
الاعلان العالمي لحقوق الإنسان وفي العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية،  
وإذ تؤكد من جديد مبدأ المساواة في الحقوق وتقرير المصير للشعوب على النحو المجسد في ميثاق الأمم  
المتحدة واعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول وفقا لميثاق الأمم  
المتحدة، وكذلك في قرارات الجمعية العامة ذات الصلة،  
وإذ ترى ان أخذ الرهائن جريمة تسبب قلقا بالغاً للمجتمع الدولي، وان أي مرتكب لهذه الجريمة  
يجب ان يقدم للمحاكمة أو يتم تسليمه طبقاً لاحكام هذه الاتفاقية،  
واقتراناً منها بأن ثمة ضرورة ملحة لتنمية التعاون الدولي بين الدول في وضع اتخاذ تدابير فعالة لمنع  
جميع أعمال أخذ الرهائن وملاحقة هذه الأعمال والمعاقبة عليها بوصفها من مظاهر الارهاب الدولي،  
قد اتفقت على ما يلي:

### المادة (١)

١ - أي شخص يقبض على شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بكلمة «الرهينة») أو يحتجزه ويمدد بقتله  
أو ايدائه أو استمرار احتجازه من أجل اكراه طرف ثالث، سواء كان دولة أو منظمة دولية  
حكومية، أو شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، أو مجموعة من الأشخاص، على القيام أو الامتناع  
عن القيام بفعل معين كشرط صريح أو ضمني للأفراج عن الرهينة، يرتكب جريمة أخذ الرهائن  
بالمعنى الوارد في هذه الاتفاقية.  
٢ - أي شخص:

(أ) يشرع في ارتكاب عمل من أعمال أخذ الرهائن،  
(ب) أو يأمر في عمل من أعمال أخذ الرهائن بوصفه مثل هذا العمل،  
يرتكب كذلك جريمة في حكم هذه الاتفاقية.

### المادة (٢)

تعتبر كل دولة طرف الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ جرائم يعاقب عليها بعقوبات مناسبة تأخذ  
في الاعتبار الطبيعة الخطرة لهذه الجرائم.

### المادة (٣)

- ١ - تتخذ الدولة الطرف التي يحتجز مرتكب الجريمة رهينة في أراضيها جميع التدابير التي تراها مناسبة للتخفيف من حالة الرهينة، ولا سيما لتأمين الافراج عنه، ولتيسير سفره، عند الاقتضاء، بعد اطلاق صراحه .
- ٢ - إذ وقع في حيازة دولة طرف شيء يكون مرتكب الجريمة قد حصل عليه نتيجة لأخذ الرهائن، تقوم الدولة الطرف الثالث المشار إليه في المادة ١، تبعا للحالة، أو إلى السلطات المختصة التابع لها .

### المادة (٤)

- تتعاون الدول الاطراف على منع الجرائم المنصوص عليها في المادة ١، ولا سيما بالقيام بما يلي :
- (أ) اتخاذ جميع التدابير العملية، كل في اقليمها، لمنع التحضير لارتكاب تلك الجرائم داخل أو خارج أراضيها، بما في ذلك التدابير الرامية إلى حظر الأنشطة غير المشروعة التي يمارسها في أراضيها من يعمل من الأشخاص أو المجموعات أو التنظيمات على التشجيع على أعمال أخذ الرهائن، أو التحريض عليها، أو تنظيمها أو الاشتراك في ارتكابها،
  - (ب) تبادل المعلومات وتنسيق اتخاذ ما يقتضيه الحال من التدابير الإدارية وغيرها لمنع ارتكاب تلك الجرائم .

### المادة (٥)

- ١ - تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة لتقرير ولايتها القضائية على أية جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة ١، ترتكب :
  - أ - في اقليم تلك الدولة أو على متن سفينة أو طائرة مسجلة فيها،
  - ب - من قبل أحد مواطنيها أو، إذا رأت تلك الدولة ذلك يكون محل اقامتهم المعتاد في اقليمها،
  - ج - من أجل اكراه تلك الدولة على القيام بفعل معين أو الامتناع عن القيام به،
  - د - ازاء رهينة يكون من مواطني تلك الدولة، إذا رأت تلك الدولة ذلك مناسبا .
  - هـ - كذلك تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة لتقرير ولايتها القضائية على الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ في حالة وجود الشخص المنسوبة إليه الجريمة في اقليمها وعدم قيامها بتسليمه لأية دولة من الدول المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة .
- ٢ - لا تحول هذه الاتفاقية دون ممارسة أية ولاية جنائية وفقا للقانون الداخلي .

### المادة (٦)

- ١ - تقوم أية دولة طرف يوجد في اقليمها الشخص المنسوبة إليه الجريمة، لدى اقتناعها بوجود ظروف تبرر ذلك بايداعه الحبس أو باتخاذ تدابير أخرى، وفقا لقوانينها، لضمان وجوده طوال الوقت اللازم لاتخاذ أي اجراءات جنائية أو اجراءات تسليم، وتجري هذه لدولة الطرف، على الفور، تحقيقا تمهيدا في الوقائع .



- ٢ - يجري ابلاغ تدابير الحبس أو التدابير الأخرى المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة، دون تأخير، سواء مباشرة أو بواسطة الأمين العام للأمم المتحدة، إلى:
- أ - الدولة التي ارتكبت فيها الجريمة،
- ب - الدولة التي وجه الاكراه أو شرع فيه ضدها،
- ج - الدولة التي يكون الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي وجه الاكراه أو شرع فيه ضده من مواطنيها،
- د - الدولة التي يكون الرهينة من مواطنيها أو يكون محل اقامته المعتاد في اقليمها،
- هـ - الدولة التي يكون الشخص المنسوب إليه الجرم من مواطنيها أو يكون محل اقامته المعتاد في اقليمها، ان كان عديم الجنسية،
- و - المنظمة الدولية الحكومية التي وجه الاكراه أو شرع فيه ضدها،
- ز - جميع الدول الأخرى المعنية.
- ٣ - يحق لأي شخص تتخذ بشأنه التدابير المشار إليها في الفقرة ١ من هذه المادة.
- أ - ان يتصل دون تأخير بأقرب ممثل مختص للدولة التي يكون هو من مواطنيها أو التي يحق لها بوجه آخر اقامة هذا الاتصال أو، ان كان عديم الجنسية، للدولة التي يكون محل اقامته المعتاد في اقليمها،
- ب - ان يزوده ممثل لتلك الدولة.
- ٤ - تمارس الحقوق المشار في الفقرة ٣ من هذه المادة وفقا لقوانين وأنشطة الدولة التي يوجد في اقليمها الشخص المنسوب إليه الجرم، شريطة ان تكون القوانين والأنظمة المذكورة كفيلة بأن تحقق تماما المقاصد المستهدفة بالحقوق الممنوحة بموجب الفقرة ٢ من هذه المادة.
- ٥ - لا تخل أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة بحق أية دولة طرف، لها حق الولاية القضائية وفقا للفقرة ١ (ب) من المادة ٥، في دعوة لجنة الصليب الأحمر الدولية للاتصال بالشخص المنسوب إليه الجرم وزيارته.
- ٦ - تبادر الدولة التي تجري التحقيق التمهيدي المشار إليه في الفقرة ١ من هذه المادة، بابلاغ النتائج التي تصل إليها إلى الدول أو السلطة المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة، وتبين ما إذا كانت تعترم ممارسة ولايتها القضائية.

#### المادة (٧)

على الدولة الطرف التي تجري فيها محاكمة الشخص المنسوبة إليه الجريمة أن تقوم، وفقا لقوانينها، بابلاغ النتيجة النهائية لاجراءات المحاكمة إلى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يقوم باحالة المعلومات إلى الدول الأخرى والمنظمات الدولية الحكومية المعنية.

#### المادة (٨)

١ - على الدولة الطرف التي يوجد في اقليمها الشخص المنسوبة إليه الجريمة، إذا لم تقم بتسليمه، أن تعرض الأمر دون أي استثناء كائنا ما كان، وسواء ارتكبت الجريمة أو لم ترتكب في اقليمها،

على سلطاتها المختصة بقصد المحاكمة عن طريق اجراءات تتفق وقوانين تلك الدولة . وعلى هذه السلطات أن تتخذ قرارها بنفس الأسلوب المتبع في حالة أية جريمة عادية ذات طابع خطير بموجب قانون تلك الدولة .

٢ - تضمن المعاملة العادلة لأي شخص تتخذ بشأنه اجراءات فيما يتعلق بأية جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ ، في جميع مراحل تلك الاجراءات ، بما في ذلك التمتع بجميع الحقوق والضمانات التي ينص عليها قانون الدولة التي يكون موجودا في اقليمها .

#### المادة (٩)

١ - لا تسلم أية دولة طرف شخصاً ينسب إليه ارتكاب جريمة ، وفقاً لهذه الاتفاقية ، إذا كانت لدى تلك الدولة أسباب جدية تحملها على الاعتقاد :

أ - بأن طلب التسليم بشأن إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ قد قدم بنية محاكمة أو معاقبة شخص ما بسبب لعنصر الذي ينتمي إليه أو بسبب دينه أو جنسيته أو أصله لعرقى أو رأيه السياسي .

ب - ان وضع ذلك الشخص قد يكون عرضة للتأثر :

١ - بأي سبب من الأسباب المبينة في الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة .

٢ - أو بسبب استحالة الاتصال به من قبل السلطات المعنية في الدولة التي يحق لها ممارسة حقوق الحماية .

٣ - بالنسبة للجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية تعدل فيما بين الدول الأطراف أحكام جميع اتفاقيات وترتيبات التسليم السارية فيما بين الدول الأطراف بقدر ما هي غير متمشية مع هذه الاتفاقية .

#### المادة (١٠)

١ - تعتبر الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ مدرجة ، بوصفها جرائم تستدعى تسليم المجرمين ، في أية معاهدة لتسليم المجرمين نافذة بين الدول الأطراف . وتشهد الدول الأطراف بادراج تلك الجرائم بوصفها جرائم تستدعى تسليم المجرمين في كل معاهدة لتسليم المجرمين تعقد فيما بينها .

٢ - إذا ما تلقت دولة طرف ، تعلق تسليم المجرمين على شرط وجود معاهدة ، طلب تسليم من دولة طرف أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين ، يجوز للدولة المطلوب منها التسليم ، إذا شاءت ، ان تعتبر هذه الاتفاقية الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في المادة ١ . وتخضع عملية تسليم المجرمين للشروط الأخرى التي يقضي بها قانون الدولة المقدم إليها الطلب .

٣ - تعتبر الدول الأطراف التي لا تعلق تسليم المجرمين على شرط وجود معاهدة ، الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ جرائم تستدعى تسليم المجرمين فيما بينها ، رهنا بالشروط التي تقضي بها قوانين الدولة التي يقدم إليها .

٤ - لغرض تسليم المجرمين فيما بين الدول الأطراف ، تعتبر الجرائم المنصوص عليها في المادة ١ كما لو أنها قد ارتكبت لا في المكان الذي وقعت فيه فحسب ، بل أيضاً في أقاليم الدول التي يطلب إليها تقرير ولايتها القضائية بمقتضى الفقرة ١ من المادة .

#### المادة (١١)

١ - تتبادل الدول الأطراف المساعدة إلى أقصى حد فيما يتعلق بالاجراءات الجنائية المتخذة فيما يختص بالجرائم المنصوص عليها في المادة ١ ، بما في ذلك اتاحة جميع الأدلة المتوفرة لديها واللازمة لهذه الاجراءات .

٢ - لا تمس أحكام الفقرة ١ من هذه المادة الالتزامات المنصوص عليها في أية معاهدة أخرى فيما يتعلق بالمساعدة القضائية المتبادلة .

#### المادة (١٢)

بقدر ما تكون اتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ لحماية ضحايا الحرب أو البروتوكولات الإضافية لتلك الاتفاقيات سارية على عمل معين من أعمال أخذ الرهائن ، وبقدر ما تكون الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ملزمة ، وفقاً للاتفاقيات المذكورة ، بمحاكمة أو تسليم أخذ الرهائن ، لا تسري هذه الاتفاقيات على فعل من أفعال أخذ الرهائن يرتكب أثناء المنازعات المسلحة المعروفة في اتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ وبروتولاتها ، بما في ذلك المنازعات المسلحة التي يرد ذكرها في الفقرة ٤ من المادة ١ من البروتوكول الإضافي الأول لعام ١٩٧٧ ، والتي تناضل فيها الشعوب ضد السيطرة الاستعمارية والاحتلال الأجنبي ونظم الحكم العنصرية ، ممارسة لحقها في تقرير المصير كما يجده ميثاق الأمم المتحدة و اعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة باعلاقات الودية والتعاون فيما بين الدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة .

#### المادة (١٣)

لا تسري هذه الاتفاقية في الحالات التي ترتكب فيها الجريمة داخل دولة واحدة ويكون الرهينة والشخص المنسوبة إليه الجريمة من مواطني تلك الدولة ويوجد الشخص المنسوبة إليه الجريمة في إقليم تلك الدولة .

#### المادة (١٤)

ليس في هذه الاتفاقية ما يجوز تأويله بأنه يبرر انتهاك السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لدولة ما ، مخالفة لميثاق الأمم المتحدة .

#### المادة (١٥)

لا تمس أحكام هذه الاتفاقية سريان المعاهدات المتعلقة بحق اللجوء النافذة في تاريخ اعتماد هذه الاتفاقية فيما بين الدول الأطراف في تلك المعاهدات ، على انه لا يجوز لدولة طرف في هذه الاتفاقية الاحتجاج بتلك المعاهدات ازاء دولة أخرى طرف في هذه الاتفاقية وليست طرفا في تلك المعاهدات .

#### المادة (١٦)

١ - يعرض للتحكيم أي نزاع ينشأ بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه

- الاتفاقية ولا يسوي عن طريق المفاوضات ، وذلك بناء على طلب واحدة من هذه الدول . وإذا لم تتمكن الأطراف ، خلال ستة أشهر من تاريخ طلب التحكيم ، من الوصول إلى اتفاق على تنظيم أمر التحكيم ، جاز لأي من أولئك الأطراف ان يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية يطلب يقدم وفقا للنظام الأساسي للمحكمة .
- ٢ - لأية دولة ان تعلن لدى توقيع هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو الانضمام إليها أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بالفقرة ١ من هذه المادة . ولا تكون الدول الأطراف الأخرى ملزمة بالفقرة ١ من هذه المادة ازاء أية دولة طرف أبدت تحفظا من هذه القبيل .
- ٣ - لأية دولة طرف ابدت تحفظا وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة أن تسحب هذا التحفظ متى شاءت باخطار توجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة .

#### المادة (١٧)

- ١ - تعرض هذه الاتفاقية جميع الدول حتى ٣١ ديسمبر ١٩٨٠ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك .
- ٢ - تخضع هذه الاتفاقية للتصديق ، وتودع وثائق التصديق لدى الأمين العام للأمم المتحدة .
- ٣ - يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية لأية دولة ، وتودع وثائق الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

#### المادة (١٨)

- ١ - تصبح هذه الاتفاقية نافذة في اليوم الثلاثين من بعد تاريخ ايداع وثيقة التصديق أو الانضمام الثانية والعشرين لدى الأمين العام للأمم المتحدة .
- ٢ - وبالنسبة إلى كل دولة تصديق على الاتفاقية أو تنضم إليها بعد ايداع وثيقة التصديق أو الانضمام الثانية والعشرين ، تصبح هذه الاتفاقية نافذة في اليوم الثلاثين من بعد ايداع تلك الدولة لوثيقة تصديقها أو انضمامها .

#### المادة (١٩)

- ١ - لأية دولة طرف أن تسحب من هذه الاتفاقية باسعار خطي يوجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة .
- ٢ - يسري الانسحاب بعد سنة من تاريخ وصول الاشعار إلى الأمين العام للأمم المتحدة .

#### المادة (٢٠)

يودع أصل هذه الاتفاقية ، الذي تتساوى نصوصه الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية في الحجية ، لدى الأمين العام للأمم المتحدة ، الذي يرسل منها نسخا مصدقا عليها إلى كافة الدول .

واثباتاً لذلك ، قام الموقعون أدناه ، المخولون لذلك حسب الأصول كل من حكومتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية المعروضة للتوقيع في نيويورك بتاريخ ١٨ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٩ .

Law No. (6) of Year 1994  
Regarding The Crimes Pertaining To  
The Safety of Aircraft And Aviation

- Following perusal of the Constitution,

- Law No. (16) of year 1960 concerning promulgating the Penal Law and its amending Laws,

- Law No. (17) of year 1960 regarding promulgating the Penal Procedures & Trials Law and its amending Laws,

- Law No. (26) of year 1969 on Establishing the State Security Court, and as amended by the Decree-Law No. (10) of year 1991,

- Decree-Law No. (19) of year 1979 on Approving La Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure on board the Aircraft, the Decree-Law No. (62) of year 1979 on Approving the Joining of the State Kuwait in the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Aviation, and

- Decree-Law No. (64) of year 1979 on Approving the joining of the State of Kuwait to the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board the Aircraft,

The National Assembly has approved this Law, and we ratified and promulgated same.

Article (1)

Unless otherwise provided for herein, the following expressions shall bear the meaning corresponding to them:

A- Aircraft: Any means used or prepared for aviation or navigation in air or space.

B- In flight: The aircraft shall be in flight

قانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤  
في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات  
والملاحة الجوية

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ بأصدار قانون الجزاء والقوانين المعدلة له .

وعلى القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٦٠ بإصدار قانون الاجراءات والمحاکمات الجزائية والقوانين المعدلة له، وعلى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٩ بإنشاء محكمة لأمن الدولية، المعدل بالمرسوم بقانون رقم ١٠ لسنة ١٩٩١ .

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على معاهدة لاهاي في شأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وعلى المرسوم بقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران،

وعلى المرسوم بقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهدة الجرائم والافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات .

وافق مجلس الأمة على هذا القانون، وقد صدقنا عليه وأصدرناه .

مادة (١)

تكون للمصطلحات التالية المعاني المبينة قرين كل منها مالم ينص على خلاف ذلك :

أ) طائرات : كل وسيلة تستعمل أو تعد للطيران أو الملاحة في الجو أو الفضاء .

ب) حالة الطيران : تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اغلاق جميع ابوابها الخارجية بعد صعود

once all its external doors are closed after the boarding of passengers or loading until these doors are opened for exit of passenger or unloading. In case of emergency landing, the aircraft shall continue to be deemed in an in flight state until the concerned authorities take responsibility of the aircraft and the persons and properties on board.

- C- Service period: The aircraft shall be deemed in service once the ground services workers or the crew starts its preparation for a certain flight until the elapse of twenty four hours after any landing thereof. The service period shall be extended to include the whole period in which the aircraft is in flight as described in paragraph (B) of this article.
- D- Airport Perimeter: Means the airport and the facilities supervising the control and organizing the movement in the State's airspace and the area surrounding the above and prepared for passengers and vehicles waiting.

#### Article (2)

Any person shall be punished by provisional imprisonment for not less than Seven years if willfully committed one of the following acts:

- A- Performs an act of violence against any person on board any aircraft in flight, if such act of violence is likely to endanger the safety of such aircraft.
- B- Places or causes to be placed on an in-service aircraft a device or substance which is likely to destroy such aircraft, or to cause damage thereto rendering it incapable of flying or endangering its safety if in-flight.

الركاب أو شحنها، حتى يتم فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزولهم أو تفريغها، وفي حالة الهبوط الاضطرارية يستمر اعتبار الطائرة في حالة الطيران حتى تتولي السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال .

ج) فترة الخدمة : تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء اعدادها قبل الطيران بواسطة عمال الخدمات الارضية أو بواسطة طاقمها للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة، وتمتد فترة الخدمة لتشمل كل الفترة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في البند (ب) من هذه المادة .

د) حرم المطار : يقصد به المطار والتجهيزات التي تشرف على المراقبة وتنظيم الحركة في المجال الجوي الخاضع للدولة والساحة المحيطة بما تقدم والمعدة لانتظار الركاب والمركبات .

#### مادة (٢)

يعاقب بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن سبع سنوات كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال الآتية :

أ - إذا قام بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران وكان من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر .

ب - إذا قام بأي وسيلة كانت بعمل أو بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة أو تسبب في ذلك وكان من شأنه تدميرها أو أحداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامته للخطر في حالة الطيران .

- C- Performs any act which is likely to destroy or damage the airport perimeter facilities or interfere in their operation, thus endangering the aircraft in-flight.
- D- Communicates information, knowing the information to be false thereby endangering the safety of any in-flight aircraft.

#### Article (3)

Any person shall be punished by provisional imprisonment for not less than Ten years if he unlawfully uses force or threatens to use force or any other coercive means to hijack an aircraft in flight or gain control over the aircraft to change its destination. If this action is performed in conjunction with forcing any passenger to a different destination, the penalty shall be increased to life imprisonment or temporary imprisonment for not less than ten years.

#### Article (4)

If any of the crimes specified in the two forgoing articles leads to the injury of any person, damage of the aircraft or any of the airport perimeter facilities, the penalty shall be increased to death or life imprisonment. In all cases, the criminal shall be sentenced to pay the value of the damaged items. If any of these crimes leads to the death of any person, the death penalty shall be applied.

#### Article (5)

Any person shall be punished by imprisonment for more than Five years and/or fine not exceeding Five Thousand Kuwaiti Dinars if he had knowledge of an attempt to commit any of the crimes

- ج - إذا قام بأي عمل من شأنه تدمير أو إتلاف تجهيزات حرم المطار أو التدخل في تشغيلها وتعرض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر .
- د - إذا قام بإبلاغ معلومات يعلم انها كاذبة وكأن من شأن ذلك تعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر .

#### مادة (٣)

يعاقب بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات من قام بغير وجه حق باستخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو أي شكل آخر من أشكال الاكراه للاستيلاء على طائرة في حالة طيران أو لممارسة السيطرة عليه أو لتغيير مسارها، فإذا اقترن ذلك باحتجاز شخص إلى غير الجهة التي كان متجهها اليها تكون العقوبة الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت الذي تقل مدته عن عشر سنوات .

#### مادة (٤)

إذا ترتب على أي من الجرائم المنصوص عليها في المادتين السابقتين جرح شخص أو اصابته بأذى أو تدمير طائرة أو الحاق اضرار بها أو أي من تجهيزات حرم المطار تكون العقوبة الاعدام أو الحبس المؤبد .

وفي جميع الاحوال يحكم على الجاني بدفع قيمة الأشياء التي تسبب في تدميرها .  
وتكون العقوبة الاعدام إذا ترتب على أي من هذه الجرائم موت شخص .

#### مادة (٥)

يعاقب بالحبس مدة تجاوز خمس سنوات وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من علم بوجود مشروع

specified in the foregoing articles and does not convey such information to the concerned authorities and whoever assists the criminal to escape by hiding thereof, concealing or destroying the evidence, or concealing the tools used or intended to be used in committing the crime. The penalty may be aggravated for not more than its double if the crime is committed during wartime or if the material laws are declared.

#### Article (6)

Any criminal shall be exempted of the penalties on crimes indicated in this law if he reports the crime to the authorities prior to embarking on executing the crime or informs thereof about the occurrence of the crime and those who took part therein before investigations and inspection. If this information is conveyed to the authorities after the inception of investigations and inspection, this information must lead to the apprehension of the other criminals or the committers of another crime of same type and gravity.

#### Article (7)

As exclusion from the provisions of Article (83) of the Penal Law, it is not permitted when applying Article (4) hereof to reduce the death penalty for life imprisonment, nor reduce the life imprisonment for less than the maximum limit of temporary imprisonment punishment.

Furthermore, ruling in favor of suspending the execution of pronouncing the judgment or abstaining from same is not permitted.

#### Article (8)

The Court of State Security shall be charged with hearing the crimes stated in this law as well as the crimes related thereto.

لارتكاب جريمة من الجرائم المبينة في المواد السابقة أو بوقوعها ولم يبلغ أمرها إلى السلطات المختصة أو أعان الجاني على الفرار من وجه العدالة باخفائه أو باخفاء أدلة الجريمة أو اتلافها أو باخفاء الأشياء المستعملة أو التي أعدت للاستعمال في ارتكابها أو تحصلت منها .

ويجوز تشديد العقوبة بما لا يجاوز الضعف إذا ارتكبت هذه الجريمة في زمن الحرب أو في حالة اعلان الأحكام العرفية .

#### مادة (٦)

يعفى من العقوبات المقرر للجرائم المشار إليها في هذا القانون كل من بادر من الجناة بإبلاغ السلطات قبل البدء في تنفيذ الجريمة أو بإخبارها بوقوع الجريمة وبمن ساهم فيها قبل قيامها بالبحث والتفتيش فإذا وقع الإبلاغ بعد بدء البحث أو التفتيش تعين ان يؤدي فعلا إلى ضبط الجناة الآخرين أو ضبط المرتكبين لجريمة أخرى مماثلة لها في النوع والخطورة .

#### مادة (٧)

استثناء من احكام المادة (٨٣) من قانون الجزاء لا يجوز في تطبيق المادة الرابعة من هذا القانون النزول بعقوبة الاعدام من عقوبة الحبس المؤبد، والنزول بعقوبة الحبس المؤبد عن الحد الأقصى المقرر لعقوبة الحبس المؤقت .

كما لا يجوز الأمر بوقف تنفيذ العقوبات أو الامتناع عن النطق بالحكم .

#### مادة (٨)

تختص محكمة أمن الدولة بنظر الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون والجرائم المرتبطة بها .



### Article (9)

Subject to the provisions of Articles (11) & (12) of the Penal Law, the provisions of this law shall be applicable to the crimes stated herein regardless of the place wherever they are committed in the following cases:

- A- If the crime is committed against or on board an aircraft registered in the State of Kuwait or on an aircraft chartered by a lessee whose registered business address or residence is located in the State of Kuwait.
- B- If the crime is likely to endanger an aircraft chartered as indicated in Para (A) of this article.
- C- If the aircraft, on board of which the crime has been committed, landed in the State of Kuwait with the criminal still on board.
- D- If the victim is a Kuwaiti national.

### Article (10)

The Prime Minister and all the ministers - each within his jurisdiction - must implement this law, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 7th Shawal 1414AH.  
Corresponding to: 19th March 1994AD.

### مادة (٩)

مع مراعاة أحكام المادتين (١١) و(١٢) من قانون الجزاء، تسري أحكام هذا القانون على الجرائم المنصوص عليها فيه أيا كان مكان ارتكابها وذلك في الأحوال الآتية:

- أ) إذا ارتكبت الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في دولة الكويت، أو طائرة مؤجرة إلى مستأجرة يكون مركز أعماله الرئيسي أو محل إقامته في دولة الكويت.
- ب) إذا كان من شأن ارتكاب الجريمة أن تتعرض للخطر طائرة مسجلة أو مستأجرة على النحو المبين في البند (أ) من هذه المادة.
- ج) إذا هبطت الطائرة التي ارتكبت ضدها أو على متنها الجريمة في دولة الكويت وما يزال المتهم على متنها.
- د) إذا كان المجني عليه كويتي الجنسية.

### مادة (١٠)

على رئيس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذها القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في: ٧ شوال ١٤١٤ هـ  
الموافق: ١٩ مارس ١٩٩٤ م

Explanatory Memorandum of The  
Draft-Law Concerning The Crimes  
Pertinent To The Safety of Aircraft And  
Aviation

The sixth and seventh decades and the early eighties of this century witnessed the expansion of the phenomenon of hijacking and threatening the security and safety of civil aviation. Since the motive for such phenomenon is a political one, the international legislator assumed a passive stance in face of such phenomenon. However, the expansion and aggravation of such phenomenon in a way that caused personal and material damages to innocent civilians and threatened the air transportation which is the world's most important mean of transportation, forced the international legislator to disregard the motive and consequently, when looking into such crimes, he only saw in them - regardless of the motive - regular heinous crimes that deserve the severest punishment. Thus, the different countries called for holding international conferences to study this phenomenon and incriminate it in international conventions. Hence, Tokyo Conference was held and concluded its works on 14/9/1963 approving Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board The Aircraft. Kuwait joined this convention on 9/10/1979 upon the Decree-Law No. (64) of year 1979. This conference was followed by the La Hague Conference which on 16/12/1970 brought about approving the La Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. The last of these conferences was Montreal

مذكرة ايضاحية لمشروع قانون في شأن  
الجرائم المتعلقة  
بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

شهد العقدان السادس والسابع وبداية الثمانينات من هذا القرن بداية وانتشار ظاهرة خطف وتهديد أمن وسلامة الملاحة الجوية على نطاق واسع ، ولما كان الباعث على معظم وقائع هذه الظاهرة في بداية الأمر باعث سياسي فقد وقف المشرع الدولي أمامها موقفا سلبيا إلا أن انتشارها واستفحالها على نحو أدى إلى إلحاق اضرار جسمانية ومادية بالمدينين العزل الأبرياء وإلى تهديد وسيلة النقل الجوي وهي أكثر وسائل الاتصال العالمي أهمية دعا المشرع الدولي إلى أن يلتفت عن الباعث وأصبح لا يرى في هذه الافعال - أيا كان الباعث عليها - إلا جرائم عادية جسيمة النتائج تستحق أغلظ العقاب ومن ثم تنادت الدول إلى عقد مؤتمرات دولية تتناول بالدراسة هذه الظاهرة وتنتهي بتأميمها في اتفاقات دولية وعلى هذا العقد مؤتمر طوكيو الذي أنهى أعماله في ١٤/٩/١٩٦٣ بالموافقة على معاهدة طوكيو في شأن الجرائم والافعال التي ترتكب على متن الطائرات وقد انضمت الكويت إلى هذه المعاهدة في ٩/١٠/١٩٧٩ بالمرسوم بالقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩ ثم تبع ذلك المؤتمر مؤتمر لاهاي الذي أسفر عن الموافقة في ١٦/١٢/١٩٧٠ على معاهدة لاهاي في خصوص قمع الاستيلاء غير المشروع الذي يرتكب على الطائرات وكان آخر هذه المؤتمرات هو مؤتمر مونتريال الذي ووفق فيه بتاريخ

Conference, in which an approval was obtained on 16/12/1971 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation. Kuwait joined the above mentioned La Hague Convention on 29/4/1979 upon the Decree-Law No. (19) of year 1979 and joined Montreal Convention on 21/10/1979 upon the Decree-Law No. (62) of year 1979.

The texts of these conventions discussed procedural and subjective provisions. They addressed the venue jurisdiction of the crimes targeting the aircraft in flight, during which the aircraft is in motion exiting the territorial jurisdiction of one state and entering the territorial jurisdiction of another. The conventions also described the procedures of curbing such crimes and indicated the elements of the crimes incriminated under same, and the provisions of criminal participation in or attempting to commit a crime. However, these conventions abided by the international criminal legislation controls, as they stated the crimes and their elements but not their punishments, since same fall within the power of the internal legislative authorities. Since it is acknowledged that there is no crime or punishment without a provision, the absence of provisions that incriminate and punish such crimes in the internal legislation, makes the accession to such conventions an ineffective action. The Kuwaiti Penal Law contains no provisions incriminating and punishing such crimes. Therefore, this Draft-Law was prepared and it adheres to the method of the Kuwaiti penal legislator in terms of setting special criminal legislation for the crimes not included in the Penal Law as State Security crimes or crimes of possession or

١٦ / ١٢ / ١٩٧١ على معاهدة مونتريال بشأن قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ، وقد انضمت الكويت إلى معاهدة لاهاي أنفة الذكر في ٢٩ / ٤ / ١٩٧٩ بالمرسوم بالقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩ كما انضمت إلى معاهدة مونتريال في ٢١ / ١٠ / ١٩٧٩ بالمرسوم بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩ .

وقد تناولت نصوص هذه المعاهدات احكاما اجرائية واحكاما موضوعية فمن ناحية عاجلت الاختصاص المكاني في شأن الجرائم التي تستهدف الطائرات حال طيرانها وهي في هذه الحالة تكون متحركة تخرج من الاختصاص الاقليمي للدولة لتدخل الاختصاص الاقليمي لدولة أخرى ، كما بينت اجراءات ضبط تلك الجرائم ومن ناحية أخرى بينت عناصر الجرائم التي أتمتها وأحكام المساهمة الجزائية والشروع فيها ، إلا أن تلك المعاهدات التزمت بضوابط التشريع الجنائي الدولي فنصت على الجرائم وعناصرها وأغفلت بيان العقوبات عليها إذ أن هذا البيان من سلطان التشريعات الداخلية . ولما كان من المبادئ المسلم بها أن لا جريمة ولا عقوبة بغير نص فان خلو التشريعات الداخلية من نصوص تجرم وتعاقب تلك الجرائم يجعل الانضمام إلى هذه المعاهدات أمراً غير منتج أثره ، وقد خلا قانون الجزاء الكويتي من نصوص تجرم وتعاقب على هذه الجرائم ، لذا فقد تم اعداد المشروع المعروض الذي جاء ملتزماً بمسلك المشرع الجزائي الكويتي من حيث افراد تشريعات جنائية خاصة للجرائم التي لا يشملها قانون

acquisition of weapons, ammunitions and explosives.

The title of this Draft-Law reveals its inclusion of the provisions of the three conventions above mentioned. It is concerned with the punishment of crimes related to the safety of aircraft and civil aviation and not only with the aircraft, since it addresses everything connected to aviation and has positive and negative effects on the aviation movement, whether the crime takes place during the aircraft take off, in flight or landing or targets the aviation movement through airport ground control equipment thus endangering the security and safety of the aircraft.

In view of the above meaning and in accordance with the international conventions referred to, the Draft-Law begins with the definition of the terms that may be controversial including the definition of an aircraft without limiting it to the engine powered aircraft. This definition has been quoted from the US law. It included also a definition of the "in flight" condition as quoted from the above mentioned Montreal Convention. This definition was followed by a definition of the service period quoted also from the Montreal Convention. The airport perimeter has also been defined to include the external passengers and vehicles waiting areas as the damage of such areas may endanger the safety of aviation.

Pursuant to such definitions, the text of the second and third articles included the above meanings. The second article included the penalty of any act endangering the safety and security of an aircraft in flight as described above. The third article included the penalty for seizing an aircraft

الجزء كجرائم أمن الدولة وجرائم حيازة أو احراز الاسلحة والذخائر والمفرقات .

ويكشف عنوان هذا المشروع عن شمولية موضوعه لاحكام المعاهدات الثلاث آنفة الذكر فهو في شأن معاقبة الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية لا الطائرات فحسب إذ يتناول كل ما يتعلق بالملاحة الجوية ويؤثر سلبا وإيجابا على حركة الطيران سواء وقعت الجريمة على جسم الطائرة في حالة اقلعها أو طيرانها أو هبوطها أو استهدف الفعل الاجرامي حركة الطيران من خلال أجهزة المراقبة بأرض المطار بما يرتب المساس بأمن وسلامة الطائرة .

وفي اطار المعنى المتقدم وانسجاما مع الاتفاقات الدولية المشار إليها استهل المشروع بمادة أولى تضمنت تعريفا بالمصطلحات التي قد يثار لبس في شأنها من ذلك التعريف بالطائرة وعدم حصر ذلك في الطائرات ذات القوى المحركة وقد اقتبس هذا التعريف من القانون الامريكى ، كما تضمن تعريفاً بحالة الطيران مقتبساً بدوره من معاهدة مونتريال سابق الاشارة إليها وقد الحق بهذا التعريف تعريفاً لفترة الخدمة مقتبساً أيضاً من أحكام معاهدة مونتريال ، كما جرى التعريف بحرم المطار في توسيع لمجاله إلى أماكن انتظار الركاب والمركبات في خارجه ، إذ في الاضرار بهذه الاماكن مساس بأمن وسلامة الملاحة الجوية .

واستطرادا من هذه المعاني جاء نص المادتين الثانية والثالثة من المشروع شاملين للمعنى المتقدم إذ تضمنت المادة الثاني العقاب على أي فعل يتضمن مساساً بأمن وسلامة الطائرة في حالة الطيران على النحو المتقدم سابقاً كما نصت المادة الثالثة على العقاب على الاستيلاء على الطائرة

and aggravated the penalty thereof. The sentences of the texts of these two articles indicate that the cornerstone of these acts is use of force and threat. They also comprise any other acts including cunning acts, a meaning included in the comparative legislation issued in accordance with the conventions which represent the source of this Draft-Law.

The above definitions have been reflected in the fourth article of this Draft-Law. The said article included the aggravation of penalty for the crimes stated in the second and third articles in case the crimes mentioned in said articles resulted in the personal injury of an individual. The article then provided for a single penalty, the death penalty, in case the mentioned crimes resulted in the death of an individual. On the other hand, the said article stated the death penalty or life imprisonment if the crimes mentioned in the above second and third articles resulted in the destruction of an aircraft or damage to any of the airport perimeter equipment.

The Draft-Law left the crime of kidnapping persons on board of the aircraft to the penal law which has sufficiently provided for it.

It also addressed the false report of any of the crimes mentioned in the Draft-Law with details to prevent anybody from using this method to spread chaos in the aviation movement.

On the other hand, the Draft-Law provided for a penalty for the knowledge of the crime without reporting same and detailed same, following the course of the penal legislator in punishing the State security crimes.

مع تغليظ العقاب على ذلك ، وتكشف عبارات النص في هاتين المادتين عن أن أفعال الركن المادي فيهما هي افعال القوة والتهديد كما تشمل أية أفعال أخرى ومن ذلك أفعال الحيلة وهي معنى تتضمنه التشريعات المقارنة التي صدرت تطبيقاً للمعاهدات مصدر هذا المشروع .

ولقد انعكست المعاني السابقة على المادة الرابعة من المشروع فقد تضمنت المادة المذكورة تغليظ العقاب على الجرائم الواردة في المادتين الثانية والثالثة في حالة ما إذا ترتب على أي من الجرائم السابقة المشار إليها في المادتين الثانية والثالثة سالفتي الذكر جرح شخص أو أصابته بأي أذى ثم نصت على عقوبة وحيدة إذا ترتب على أي الجرائم سالف الإشارة إليها موت شخص فجعلت العقاب في هذه الحالة الاعدام . ومن ناحية أخرى نصت المادة المذكورة على أن تكون العقوبة الاعدام أو الحبس المؤبد إذا ترتب على أي جرائم المادة الثانية والثالثة من المشروع المائل تدمير لطائرة من الطائرات أو إلحاق اضرار بها أو أي من تجهيزات حرم المطار .

ولقد ترك المشروع جريمة خطف الاشخاص الذين على متن الطائرة لقانون الجزاء ففي معالجة هذا القانون الاخير لها الكفاية .

كما عالج حالة الابداع الكاذب عن أي من هذه الجرائم المنصوص عليها في المشروع على تفصيل قصد به زجر من تسول له نفسه إلى اتخاذ هذه الوسيلة سبباً لاشاعة الاضطراب في حركة الملاحة الجوية .

ومن ناحية أخرى نص المشروع على العقاب على العلم بالواقعة الاجرامية دون الابلاغ به على تفصيل في ذلك يتفق مع مسلك المشرع الجزائي في العقاب على جرائم أمن الدولة .

Although the mentioned conventions incriminate the attempt to commit and the participation in committing the crimes stated therein which are the subject of this Law, the Draft-Law left these two matters to the Penal Law being the general law for incrimination and penalties.

The Draft-Law also provided for the case of exemption of the penalty to protect against the crime prior to its full execution or attempting thereof in accordance with the provisions of Law No. (31) of year 1970 in respect of the State Security crimes.

The Draft-Law established special controls on reducing the penalties as an exception of the general rules stated in Article (83) of the Penal Law to keep in line with the purpose intended from dedicating a special law for the crimes related to the safety of aircraft and civil aviation which require special aggravated penalties.

The Draft-Law charged the State Security Court with the jurisdiction of hearing the crimes mentioned therein and the crimes related thereto due to their damaging effects to the State Security.

The Draft-Law expanded the venue jurisdiction and the jurisdiction of the person of the Kuwaiti law in respect of its content in accordance with the three conventions mentioned in the premise hereof and in accordance with the established controls pertinent to the crimes stated in the comparative laws including the Belgian Aviation Law No. 26/27 issued on 20/7/1976, the French Law No. 624 of year 1975 issued on 11/7/1975 and the British Aircraft Protection Law issued on 25/7/1973.

وإذا كانت المعاهدات المذكورة نصت على تأثيم الشروع والمساهمة الجنائية في الجرائم المنصوص عليها فيها وهي محل هذا المشروع، إلا أن المشروع ترك هذين الأمرين لقانون الجزاء باعتباره القانون العام للتجريم والجزاء .

كما نص المشروع على حالة للاعفاء من العقاب وقاية من الجريمة قبل وقوعها كاملة أو الشروع فيها بما يتفق مع ما نص عليه في الاحكام الواردة في القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٠ في شأن جرائم أمن الدولة .

وقد وضع المشروع ضوابط خاصة بأحكام النزول بالعقوبة استثناء من القواعد العامة الواردة في المادة ٨٣ من قانون الجزاء وذلك تمشيا مع الغاية المقصودة من افراد قانون خاص بالجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية التي تستوجب عقوبات خاصة مشددة .

كما ناط المشروع بمحكمة أمن الدولة اختصاص النظر في الجرائم المنصوص عليها فيه وكذلك الجرائم المرتبطة بها لما لهذه الجرائم من آثار ضارة على أمن البلاد .

ولقد مد المشروع في الاختصاص المكاني والشخصي للقانون الكويتي في شأن ما ورد فيه بما يتفق مع احكام المعاهدات الثلاث المشار إليها في صدر هذه المذكرة وأخذاً بالضوابط المستقرة في شأن الجرائم المنصوص عليها في القوانين المقارنة ومن بينها قانون تنظيم الملاحة الجوية البلجيكي رقم ٢٦/٢٧ بتاريخ ٢٠/٧/١٩٧٦ والقانون الفرنسي رقم ٦٢٤ لسنة ١٩٧٥ الصادر في ١١/٧/١٩٧٥ وقانون حماية الطائرة البريطاني الصادر في ٢٥/٧/١٩٧٣ .

It goes without saying, that the general regulations of the Penal Law - for matters not provided for in this Law - shall apply to these crimes including the indemnities particularly the provisions of Articles (37) and (38) indemnifying and holding harmless the civil servants including public authorities employees against the actions falling under the scope of the foregoing articles above if mandated by their functions and tasks assigned thereto to maintain the safety and security of citizens. This is to keep the peace of mind of those employees when upholding this Law.

وغني عن البيان أن القواعد العامة في قانون  
الجزاء - فيما لم يرد في شأنه نص خاص في  
القانون المعروض - تسري على هذه الجرائم  
ومن بينها أسباب الإباحة وخاصة ما تقرره  
المادتان ٣٧ و٣٨ من إباحة ورفع المسؤولية  
الجزائية عما يقع من الموظفين العموميين ومن  
بينهم رجال السلطة العامة من أفعال تدخل في  
نطاق المواد السابقة إذا ما اقتضت ذلك أعمالهم  
والمهام المنوطة بهم في حفظ الأمن وسلامة  
المواطنين، وذلك بثا للطمأنينة في نفوسهم عند  
قيامهم بتنفيذ هذا القانون.

ابيض



الفصل الخامس  
سلامة الطيران المدني

ابيض

Decree No. (37) of Year 1960  
Concerning Aircraft Accidents  
Regulations In Kuwait

We, Abdullah Al-Salem  
Al-Sabah Amir of Kuwait

Upon the proposal of the President of  
The Directorate General of Civil Aviation,  
and following the approval of the Higher  
Council,

We have enacted the following law:

Article (1)

The Aircraft Accidents Regulations  
attached to this Law shall enter into force  
effective from the date they are published  
in the official gazette.

Article (2)

The President of The Directorate  
General of Civil Aviation must implement  
these regulations and execute its provisions  
as of the date they become operational.

Amir of Kuwait  
Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Issued on : 24th Safar 1380AH.  
Corresponding to: 17th August 1960AD.

مرسوم رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٠  
بأنظمة حوادث  
الطائرات في الكويت

نحن عبدالله السالم الصباح  
أمير الكويت  
بعد عرض رئيس دائرة الطيران المدني  
وموافقة المجلس الأعلى قررنا القانون الآتي :

مادة (١)

يعمل بأنظمة حوادث الطائرة المرفقة بهذا  
القانون اعتباراً من تاريخ نشرها في الجريدة  
الرسمية .

مادة (٢)

على رئيس دائرة الطيران المدني تطبيق هذه  
الأنظمة وتنفيذ احكامها اعتباراً من تاريخ بدء  
مفعولها .

أمير الكويت  
عبدالله السالم الصباح

صدر في ٢٤ صفر ١٣٨٠ هـ  
الموافق ١٧ اغسطس ١٩٦٠ م

## Aircraft Accidents Regulations In Kuwait

### 1- Definitions

Where mentioned, the following expressions shall have the meanings as stated:

(President): The President of The Directorate General of Civil Aviation in Kuwait.

(Airport Director): The person assigned by the President as the Director of the Airport.

(Authorized Person): The person authorized particularly or generally by the President to inspect any aircraft involved in an accident.

(Regulations Limits): All the lands of His Highness the Amir of Kuwait including their territorial waters and all the territories within His Highness's hegemony.

### 2- Accident Reporting

1- If any accident takes place, within the limits of these regulations, to any civil aircraft during the period between the time any person boards the aircraft with the intention of flying until such time where all the persons have disembarked, and this accident has resulted in:

A- Any person's death or sustaining a serious injury while he is inside or on board the aircraft, or due to his direct relation to the aircraft or any part thereof,

B- The aircraft being severely damaged,

Then a notice about the accident must be forwarded through the fastest possible way available to the President and to the Airport Director. Such personal notice shall be the responsibility of the person in charge of the aircraft at the time of the accident had occurred. Besides, in the case of the death or physical preventing injury of this

## انظمة حوادث الطائرات في الكويت

### ١ - تعريفات

حيث ترد في هذه الانظمة عبارة :-

(الرئيس) فإنها تعني رئيس دائرة الطيران المدني في الكويت .

(مدير المطار) فإنها تعني الشخص الذي يعينه الرئيس للعمل مديرا للمطار .

«الشخص المفوض» فإنها تعني الشخص الذي يفوضه الرئيس بصفة خاصة أو عامة لمعاينة أية طائرات لها علاقة بحادث وقع .

«حدود الأنظمة» فإنها تعني جميع أراضي سمو أمير الكويت بما فيها مياهها الإقليمية وجميع المناطق التي تمتد إليها سلطنة .

### ٢ - الإبلاغ في الحادث

١ - في حالة وقوع أي حادث ضمن حدود هذه الأنظمة لأية طائرة مدنية في الفترة الواقعة بين وقت دخول أي شخص إليها بقصد الطيران والوقت الذي يكون فيه جميع الأشخاص قد غادروا تلك الطائرة وإذا نجم عن هذا الحادث :

أ - وفاة أي شخص أو اصابته بجراح خطيرة أثناء وجوده داخل الطائرة أو عليها أو بسبب علاقته المباشرة بالطائرة أو بأي شيء يكون جزءاً منها .

ب - أو اصابة الطائرة بضرر بليغ ، فإنه يجب المبادرة حالاً إلى ارسال اشعار عن الحادث بأسرع طريقة متوافرة إلى الرئيس وإلى مدير المطار ويكون مسؤولاً عن القيام بهذا البلاغ الشخص الذي تكون الطائرة تحت امرته وقت وقوع الحادث لتلك الطائرة أو في حالة مقتل هذا الشخص أو اصابته

person in charge then the notice becomes the responsibility of any of the aircraft crew members, the company's agent in Kuwait responsible for operating the aircraft, the aircraft owner/ chartering party, or any person in charge of the aircraft on behalf of the owner or the chartering party.

- 2- In case of the occurrence of an overseas accident, wherever it is, for any aircraft registered in Kuwait which results in damages as mentioned in the First Paragraph above, such accident shall be immediately communicated to the President and to the Airport Director by the fastest way available by the person deemed to be in charge of the notification as per the previous paragraph.
- 3- The notice must include the following information:
  - A- Type, nationality and registration marks of the aircraft.
  - B- Name of the aircraft owner, operator and lessee, if any.
  - C- Name of the person in command of the aircraft during the flight.
  - D- Accident's date and time (GMT).
  - E- Last point of the aircraft's take off and the next point of intended landing.
  - F- The location of the aircraft from a point which geographic location can be easily identified.
  - G- Number of killed and/or seriously injured persons, if any, as a result of the accident.
  - H- The nature of the accident so far as known.
  - I- Brief description of the aircraft damage.

بمناح جسماني فالمسؤول عن البلاغ هو أحد أفراد الملاحين العاملين في الطائرة أو الوكيل في الكويت للشركة المسؤولة عن تشغيل الطائرة، أو مالك أو مستأجر الطائرة أو أي شخص تكون الطائرة تحت امرته بالنيابة عن ذلك المالك أو المستأجر .

٢ - وفي حالة وقوع حادث في أعالي البحار، أينما كانت، لأية طائرة مسجلة في الكويت يتسبب عنه اضرار كما هو مذكور في الفقرة الأولى أعلاه فإنه يجب المبادرة حالاً إلى إبلاغه إلى الرئيس ومدير المطار بأسرع طريقة متوفرة ومن قبل الشخص الذي تعتبره الفقرة السابقة مسؤولاً عن تقديم هذا البلاغ .

٣ - يجب أن يتضمن البلاغ ما يمكن من المعلومات التالية :-

- أ - نوع الطائرة وجنسيته وعلامات تسجيلها .
- ب - اسم مالك الطائرة، والمشغل أو المستأجر لها إذا وجد .
- ج - أسم الشخص الذي كانت الطائرة تحت امرته .
- د - تاريخ الحادث ووقته بحسب وقت غرينتش .
- هـ - آخر نقطة سافرت الطائرة منها والنقطة التالية التي كانت الطائرة تقصد النزول فيها .
- و - موقع الطائرة من نقطة ممكن التعرف إلى موضعها الجغرافي بسهولة .
- ز - عدد الأشخاص، إذا وجدوا، الذين قتلوا و/ أو أصيبوا بجراح بالغة نتيجة الحادث .
- ح - طبيعة الحادث بقدر ما هي معروفة .
- ط - معلومات مختصرة عن الضرر الذي أصاب الطائرة .

### 3- Handling The Damaged Aircraft

In case of an occurrence of an accident as indicated in Article 2 in or above the lands of Kuwait, no person other than the authorized person shall come close to or check the damaged aircraft. Additionally, this aircraft must not be moved without an authorization from the President, while taking into account:

- A- The aircraft may be moved to the extent necessary to remove persons, animals, mail and valuables, to prevent destruction by fire or other causes, protect the wreckage from further damage, or to eliminate any danger or obstruction to air aviation, to other transportation means or to the public.
- B- The luggage and belongings of the passengers may be removed from the aircraft under the supervision of a police officer or the Airport Director, provided that, if the aircraft is from outside Kuwait, the cargo and luggage shall not be removed without the approval of a customs officer or after clearance by conventional ways.
- C- If the aircraft is wrecked in water, the aircraft or any of its contents may be moved to the extent necessary to bring it or its contents to a safe place.

### 4- Investigation Order

In case of an accident occurrence of which Article (2) of these Regulations requires notification, the President may order an investigation on the accident circumstances.

### 5- Investigation Commission

The investigation shall be conducted by persons assigned by the President

### ٣ - التصرف بالطائرة المصابة

في حالة وقوع حادث من النوع المشار إليه في المادة ٢ في أراضي الكويت أو فوقها فإنه لا يجوز مطلقاً لأي شخص عدا الشخص المفوض أن يقترب من الطائرة المصابة أو يعاينها، كما أنه لا يجوز نقل تلك الطائرة أو العبث بها بأي وجه كان إلا بموجب تفويض صادر من الرئيس وذلك من مع مراعاة ما يلي:

أ - يجوز ازاحة الطائرة أو العبث بها بالقدر الذي يكون ضروريا لتخليص أي أشخاص أو حيوانات فيها، أو لأخذ أي بريد كانت تحمله الطائرة، أو لمنع أي تخريب من النار أو من سبب آخر، أو لمنع أي خطر على الجمهور أو عقبة في طريقه أو في طريق الملاحة الجوية أو وسائل النقل الأخرى.

ب - يجوز نقل البضائع أو أمتعة الركاب من الطائرة تحت اشراف ضابط شرطة أو مدير المطار، بشرط انه إذا كانت الطائرة قد جاءت من مكان خارج الكويت فلا يجوز ابعاد هذه البضائع والأمتعة عن منطقة الطائرة إلا بموافقة أحد مأموري الجمرک أو بعد تخليصها منه بالطرق المتبعة.

ج - إذا تحطمت الطائرة في الماء فإنه يجوز نقل الطائرة أو أي شيء من محتوياتها بالقدر الذي يكون ضروريا لاحتضارها أو احتضار المحتويات إلى مكان مأمون.

### ٤ - الامر باجراء التحقيق

عند وقوع حادث تقتضي المادة ٢ من هذه الأنظمة الابلاغ عنه فانه يجوز للرئيس أن يأمر بإجراء تحقيق في ظروف الحادث.

### ٥ - هيئة التحقيق

يجرى التحقيق على يد أشخاص يعينهم

(hereinafter referred to as "Investigation Commission") and the members of the Commission must perform the investigation discreetly.

#### 6- Representation of the State of Registration

An accredited representative may attend the investigations on behalf of the State of Registration of the aircraft. He may be accompanied by assisting advisers or any other person assigned by the President for such purpose.

#### 7- Investigation Commission s Powers

For the purpose of any investigations conducted under Article (4) of these regulations, the Investigation Commission shall have the following powers:

- A- To act as the courts of His Highness in terms of requesting any person to be present before it for questioning. It shall have the right to request those persons to answer any questions or justify any books, papers, documents or articles which the Investigation Commission deems as associated with the investigation. It may keep such books, papers, documents or articles until the completion of the investigation.
- B- Have full access to any relevant aircraft, examination thereof and access to the accident scene. For this purpose, the Commission is authorized to request that the aircraft or any part thereof may remain intact without any change until the necessary examination is carried out.
- C- To check the aircraft or any part or contents thereof, test the aircraft or

الرئيس (يشار إليهم فيما يلي بهيئة التحقيق) وعليهم اجراء التحقيق بصفة مكتومة .

#### ٦ - تمثيل التي تكون الطائرة مسجلة فيها

يجوز أن يحضر التحقيق ممثل معتمد من حكومة الدولة التي تكون الطائرة مسجلة فيها والمستشارون الذين يساعدهونه وأي شخص آخر يفوضه الرئيس لهذا الغرض .

#### ٧ - صلاحيات هيئة التحقيق

لأغراض أية تحقيقات تجرى بموجب المادة ٤ من هذه الانظمة فإنه تكون لهيئة التحقيق الصلاحيات التالية :-

أ - تتصرف مثل محاكم صاحب السمو من حيث استدعاء أي أشخاص ترى من المناسب مثلهم أمامها للتحقيق معهم ، وأن تطلب من مثل هؤلاء الاشخاص أن يجيبوها على أي سؤال منها أو يبرزوا أية كتب أو اوراق أو وثائق أو مقالات قد تراها هيئة التحقيق ذات علاقة، وان تحتفظ الهيئة بأي من مثل هذه الكتب أو الأوراق أو الوثائق أو المقالات الى حين اكمال التحقيق .

ب - لها الحق بالوصول إلى أي طائرة ذات علاقة بالحادث وفحصها والوصول إلى المكان الذي وقع فيه الحادث ، ولهذا الغرض لها الحق بأن تطلب أن تبقى مثل هذه الطائرة أو أي أجزاء منها على حالتها بدون أي تغيير إلى حين اجراء الفحص اللازم .

ج - أن تفحص الطائرة أو أي جزء منها أو من محتوياتها، أو تزيلها، أو تختبرها،

take any measures to preserve it or any other exceptional measures.

D- To have full access to and enters any place or building it deems to be necessary for the investigation purposes.

E- Take all reasonable measures to protect the evidence.

#### 8- Individual Responsibility

Where the Investigation Commission deems fit to attribute the responsibility to any person and where the Investigation Commission deems necessary, it may send a notice to that person or to his attorney in case of his death stating that the responsibility of the accident may be attributed to him. The Commission shall allow such person to provide a statement or affidavit. It may request the witnesses to be present or question any witness whose affidavit may indicate that such person is responsible for the accident.

#### 9- Investigation Commission Report

Upon the completion of the investigation, the Investigation Commission shall prepare and submit a report to the President. It shall state the circumstances relating to an accident or incident and the probable cause(s) thereof. It shall state any notes or recommendations it deems necessary for the safety of lives and avoidance of similar accidents in the future. It shall also indicate whether the responsibility of the accident can be attributable to any person or not. The President shall arrange to publish the whole report or a part thereof in the way he deems fit and to send a report and the findings of the investigation to the State of Registration.

أو تتخذ اجراءات لحفظها أو أية اجراءات أخرى تستثنيها .

د - أن تدخل وتفحص أي مكان أو بناية يبدو لهيئة التحقيق أن دخوله أو فحصه ضروري لأغراض التحقيق .

هـ - أن تتخذ من الاجراءات ما تراه لازما لحفظ أدلة الاثبات .

#### ٨ - المسؤولية الفردية

حيث يظهر لهيئة التحقيق انه يمكن عزو أي قدر من المسؤولية إلى أي شخص، وحيث يظهر لهيئة ضروريا فإنه يحق لها أن ترسل اشعارا إلى ذلك الشخص، أو إلى وكيله الشرعي في حالة وفاته، تفيد فيه بأنه قد يمكن توجيه اللوم إليه عن الحادث، وتسمح له في ذلك الاشعار بتقديم افادة أو شهادة، ولها احضار الشهود واستجواب أي شهود يظهر من شهاداتهم أن ذلك الشخص ملوم عن الحادث .

#### ٩ - تقرير هيئة التحقيق

عند اكتمال التحقيق فإنه على هيئة التحقيق اعداد تقرير وتقديمه إلى الرئيس، وعليها في ذلك التقرير أن تذكر ظروف القضية واستنتاجاتها عن سبب وقوع الحادث، مع ذكر أي ملاحظات أو تواضي تراها مناسبة لسلامة الأرواح ولاستبعاد وقوع حوادث مماثلة في المستقبل وعليها أيضا أن تذكر فيما إذا كان يمكن أو لا يمكن عزو أية درجة من المسؤولية عن الحادث إلى أي شخص، ويجب للرئيس ترتيب نشر جميع التقرير أو أي قسم منه وبالطريقة التي يراها مناسبة، وان يعمل ترتيبا لارسال تقرير عن نتائج التحقيق إلى الدولة التي تكون الطائرة مسجلة فيها .



#### 10- Penalties

Any person who does not comply with a subpoena of the Investigation Commission to appear as a witness to answer any question or to provide or preserve any evidence or who provides a false testimony related to the investigation purposes will be deemed to have committed a contravention. If the courts of His Highness find that he has committed a contravention, it shall sentence him to imprisonment for not more than three months and/or fine him by not more than 1500 Rupees.

#### ١٠ - العقوبات

أي شخص لا يطيع أمره من هيئة التحقيق بالحضور كشاهد للاجابة على أي سؤال أو لابرز أو حفظ أي دليل اثبات أو يقدم شهادة كاذبة تتعلق بأغراض التحقيق يكون قد ارتكب مخالفة، وإذا ثبت لمحاكم صاحب السمو ارتكابه هذه المخالفة فإنها تقضي بحبسه مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تزيد عن ١٥٠٠ روبية أو بكلتا العقوبتين.

Ministerial Resolution No. (18) of  
Year 1996AD.  
Concerning Kuwait Civil Aviation  
Safety Regulations

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960AD. issued on 30th Thulhija 1379AH. corresponding to 24th June 1960AD. regarding the issuance of Civil Aviation Regulations,
- Amiri Decree issued on 7th Jumada II, 1383AH., corresponding to 24th October 1963AD. concerning the Formation and Jurisdictions of The Supreme Council for Civil Aviation, and its amending Decrees issued on 20th November 1966AD., 13th April 1975AD., 27th March 1979AD. and 10th November 1986AD.,
- Amiri Decree issued on 8th Safar 1399AH. corresponding to 7th January 1979AD. regarding the Ministry of Communications,
- Amiri Decree issued on 7th Thulhija 1406AH. corresponding to 12th August 1986AD. concerning the jurisdictions of the Ministry of Communications,
- Amiri Decree number 108/90 issued in Thulhija 1410AH. corresponding to 16th July 1990AD. regarding adding some jurisdictions to the Minister of Communications,
- Ministerial Resolution No. (3) of year 1986 issued on 9th Jumada II, 1406AH. corresponding to 18th February 1986AD. regarding the issuance of air aviation safety regulations, and
- Ministerial Resolution No. (18) of year 1990AD. issued on 25th Thulqida 1410AH. corresponding to 18th June 1990AD. concerning the Authorizing the Directorate General of Civil Aviation to

قرار وزاري رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦م  
بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني  
الكويتي

- \* بعد الإطلاع على القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠م الصادر في ٣٠ ذو الحجة ١٣٧٩ هـ الموافق ٢٤ يونيو ١٩٦٠م في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.
- \* وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٧ جمادى الثانية ١٣٨٣ هـ الموافق ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣م، بتشكيل وإختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له الصادرة في ٢٠ نوفمبر لسنة ١٩٦٦م و ١٣ إبريل لسنة ١٩٧٥م و ٢٧ و ٢٧ مارس لسنة ١٩٧٩ و ١٠ نوفمبر لسنة ١٩٨٦.
- \* وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٨ صفر ١٣٩٩ هـ الموافق ٧ يناير ١٩٧٩م، في شأن وزارة المواصلات.
- \* وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٧ ذو الحجة ١٤٠٦ هـ الموافق ١٢ أغسطس ١٩٨٦م في شأن إختصاصات وزارة المواصلات.
- \* وعلى المرسوم الأميري ١٠٨ / ٩٠ الصادر في ذو الحجة ١٤١٠ هـ الموافق ١٦ يوليو ١٩٩٠م بإضافة بعض الإختصاصات إلى وزير المواصلات.
- \* وعلى القرار الوزاري رقم (٣) لعام ١٩٨٦ الصادر في ٩ جمادى الآخر ١٤٠٦ هـ الموافق ١٨ فبراير ١٩٨٦م، في شأن إصدار أنظمة سلامة الملاحة الجوية.
- \* وعلى القرار الوزاري رقم (١٨) لعام ١٩٩٠م الصادر في ٢٥ ذو القعدة ١٤١٠ هـ الموافق ١٨ يونيو ١٩٩٠م في شأن تفويض الإدارة

approve and issue the necessary amendments on the aviation safety regulations issued by virtue of the Ministerial Resolution No. (3) of year 1986AD., and

- Upon the proposal of the President of the Directorate General of Civil Aviation,

We have decided as follows:

#### Article (1)

The Directorate General of Civil Aviation shall issue the Kuwaiti Civil Aviation Safety Regulations attached to this Resolution.

#### Article (2)

The Directorate General of Civil Aviation shall issue and approve the necessary amendments on these regulations whenever required.

#### Article (3)

The President of the Directorate General of Civil Aviation must implement this Resolution, and it shall enter into force as of the date it is published in the official gazette.

Minister of Communications, Electricity and Water  
Chairman of Supreme Council for Civil Aviation

25th May 1996

العامّة للطيران المدني بإعتماد واصدار التعديلات اللازمة على أنظمة سلامة الملاحة الجوية الصادرة بموجب القرار الوزاري رقم (٣) لعام ١٩٨٦ م.

\* وبناء على عرض مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني .  
قررنا الآتي :

#### مادة (١)

تصدر الإدارة العامة للطيران المدني أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية المرفقة مع هذا القرار .

#### مادة (٢)

تصدر الإدارة العامة للطيران المدني التعديلات اللازمة لهذه الأنظمة واعتمادها متى دعت الحاجة إلى ذلك .

#### مادة (٣)

على مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا القرار ويعمل بهذه الأنظمة من تاريخ نشر هذا القرار في الجريدة الرسمية .

وزير المواصلات والكهرباء والماء

ورئيس المجلس الأعلى للطيران المدني

٢٥ مايو ١٩٩٦

ملاحظة : نظراً لكثافة المستند المتعلق بأنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية واستمرار اجراء التعديلات عليها فاننا عمدنا إلى عدم وضعها في الكتاب .

Ministerial Resolution No. (23) of Year 2004  
Concerning Issuance of The Air-Carrier s  
Licenses And The Fees Thereof

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960 concerning the Issuance of the Civil Aviation Regulations,
- Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating the Air-Transport Market in Kuwait and its Executive Bylaw,
- Amiri Decree issued on 24th October 1963 concerning the Formation of Supreme Council for Civil Aviation and its amending Decrees,
- Decree No. (108) of year 90 issued on 16th July 1990 concerning Adding Some Powers to the Minister of Communications,
- Ministerial Resolution No. (18) of year 1996 concerning the Issuance of The Kuwaiti Safety Regulations for Civil Aviation,
- Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 issued on 29th March 2000 concerning the Consideration for The Services Provided by the Directorate General of Civil Aviation to the aircraft and airline companies as well as the other services related and complementary thereto,
- And Resolution of the Council of Ministers No. (1098/ Fifth) issued on 9/11/2003 concerning the applications for establishing Kuwaiti companies operating in the field of air-transport.

The following has been decided:

Article (1)

The Directorate General of Civil Aviation shall issue its approval on the licenses for operating commercial airlines to the air-carriers registered in Kuwait according to the determined rules and conditions. Such approval shall be titled "Air-Carrier License". No commercial airlines can be operated by the above-mentioned carriers unless under this license.

قرار وازاري رقم (٢٣) لسنة ٢٠٠٤  
بشأن إصدار تراخيص الناقلين الجويين  
ورسومها

بعد الإطلاع على

- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية.
- المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت ولائحته التنفيذية.
- المرسوم الأميري الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له.
- المرسوم رقم (٩٠/١٠٨) الصادر بتاريخ ١٦ يوليو ١٩٩٠ بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات.
- القرار الوزاري رقم ١٨ لسنة ١٩٩٦ بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية.
- القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ الصادر بتاريخ ٢٩ مارس ٢٠٠٠ بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها.
- قرار مجلس الوزراء رقم (١٠٩٨/ خامساً) الصادر بتاريخ ٩/١١/٢٠٠٣ بشأن طلبات تأسيس شركات كويتية تعمل في مجال النقل الجوي.

تقرر ما يلي

مادة (١)

تصدر الإدارة العامة للطيران المدني موافقتها على الترخيص لتشغيل الخطوط الجوية التجارية للناقلين الجويين المسجلين بدولة الكويت وفقاً للضوابط والشروط المقررة، وتسمى هذه الموافقة «ترخيص ناقل جوي». ولا يجوز تشغيل أية خطوط جوية تجارية من قبل الناقلين المذكورين أعلاه إلا بموجب هذا الترخيص.

Article (2)

An amount of (KD. 5000) Five Thousand Kuwaiti Dinars shall be collected to issue an "Air-Carrier License".

Article (3)

This license shall remain valid unless it is suspended temporarily or cancelled permanently by the Directorate General of Civil Aviation.

Article (4)

This decree shall be published in the official gazette, and the Directorate General of Civil Aviation must implement same. This Resolution shall enter into force effective from the date it is published, and it shall apply only to the licenses issued after this date.

Minister of Communications And  
Minister of Planning  
The Minister of State For  
Administrative Development  
Affairs Chairman of The Supreme  
Council For Civil Aviation  
Issued of : 24th Safar 1425AH.  
Corresponding to: 14th April 2004

مادة (٢)

يحصل مبلغ وقدره (٥٠٠٠ د.ك) خمسة آلاف كويتي عن إصدار «ترخيص جوي».

مادة (٣)

يظل هذا الترخيص ساريا ما لم يتم وقفه مؤقتاً أو إلغائه نهائياً من قبل الإدارة العامة للطيران المدني .

مادة (٤)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ، وعلى الإدارة العامة للطيران المدني تنفيذه ، ويعمل به اعتباراً من تاريخ نشره ولا يطبق إلا على التراخيص الصادرة بعد هذا التاريخ .

وزير المواصلات ووزير التخطيط  
ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية رئيس المجلس  
الأعلى للطيران المدني

صدر في : ٢٤ صفر ١٤٢٥  
الموافق : ١٤ أبريل ٢٠٠٤

## The General Provisions For Air-Carrier License

The Directorate General of Civil Aviation shall grant the approval necessary to obtain the license to operate the commercial airlines of the air-carriers registered in Kuwait. Such approval is titled "Air-Carrier License". No commercial airline shall be operated by the above-mentioned carriers without such license. For granting an air-carrier license and for the validity of same, the following conditions shall apply:

**First:** A formal application with specified purposes must be submitted to the Directorate General of Civil Aviation to obtain an "Air-Carrier License".

**Second:** The applicant must be a Kuwaiti public shareholding company established pursuant to the Resolution of the honorable Council of Ministers (No.1098/ Fifth) issued in its Session No. (48-2/ 2003) held on 11/9/2003AD.

**Third:** The Headquarters of the company's business must be based in Kuwait.

**Fourth:** The stake of the citizens of the State of Kuwait must not be less than (51 %) of the company's capital.

**Fifth:** The actual management of the company must be in the hands of the citizens of the State of Kuwait.

**Sixth:** A statement of financial worthiness, ability to meet the financial obligations and available means of financing must be submitted along with the an economic feasibility study, cash-flow plan, and operational plan for the first five years of the starting operation.

**Seventh:** Must submit a comprehensive insurance coverage in accordance with the applicable international agreements and legislations.

## الشروط العامة لترخيص ناقل جوي

تصدر الإدارة العامة للطيران المدني الموافقة اللازمة للحصول على ترخيص لتشغيل الخطوط الجوية التجارية للناقلين الجويين المسجلين بدولة الكويت، وتسمى هذه الموافقة «ترخيص ناقل جوي». ولا يجوز تشغيل أية خطوط جوية تجارية من قبل الناقلين المذكورين أعلاه إلا بموجب هذا الترخيص، ويشترط لمنح ترخيص ناقل جوي وسريانه ما يلي:

أولاً: تقديم طلب رسمي للحصول على «ترخيص ناقل جوي» محدد الأغراض إلى الإدارة العامة للطيران المدني.

ثانياً: أن يكون مقدم الطلب شركة مساهمة كويتية عامة تم تأسيسها استناداً إلى قرار مجلس الوزراء المؤقر رقم (١٠٩٨ / خامساً) الصادر بجلسته رقم (٤٨ - ٢ / ٢٠٠٣) المنعقدة بتاريخ (٩ / ١١ / ٢٠٠٣ م).

ثالثاً: أن يكون المقر الرئيسي لأعمال الشركة في دولة الكويت.

رابعاً: ألا تقل ملكية مواطني دولة الكويت عن (٥١٪) من رأس مال الشركة.

خامساً: أن تكون الإدارة الفعلية للشركة بيد مواطني دولة الكويت.

سادساً: تقديم بيان الملاءة المالية والقدرة على الوفاء بالالتزامات المالية وسبل التمويل المتاحة، مع تقديم دراسة الجدوى الاقتصادية و خطة التدفقات المالية والخطة التشغيلية للسنوات الخمس الأولى من بداية النشاط.

سابعاً: تقديم تغطية تأمينية شاملة بموجب الاتفاقيات والتشريعات الدولية النافذة.

**Eighth:** Must obtain an Air-Operator Certificate (AOC) issued by the Directorate General of Civil Aviation in the State of Kuwait prior to commencing operation.

**Ninth:** An amount of (KD. 10,000) Ten Thousand Kuwaiti Dinars must be deposited in the form of certified check or unconditional letter of guarantee, to be valid throughout the license validity period and issued by one of the banks in the State Kuwait in favor of the Directorate General of Civil Aviation.

**Tenth:** Must pay fees determined for the license.

**Eleventh:** Must submit an undertaking letter affirming the correctness and accuracy of the details and information presented above. In addition to acknowledging, adhering to and abiding by the following throughout the validity period of the license:

- 1- Must obtain the approval of the Civil Aviation authorities in the State of Kuwait to practice the carrier rights on any of the sectors desiring to operate at according to the allocation requirements, conditions, and criteria determined by such authorities in this regard.
- 2- Must furnish the Directorate General of Civil Aviation with the traffic statistics and data transported on board the licensee's flights, and also any other information, data or statistics requested by the Directorate for the purpose of monitoring its performance and to ensure its ability to continue performing the activity efficiently.
- 3- Must acknowledge the Directorate's right to deduct from the guarantee amount provided in Article (9) above the amounts of fines and indemnifications payable by the licensee in case of any default. The licensee must reinstate the guarantee amount to its original state within five working days from the date of being notified of same.

ثامنا: الحصول على «ترخيص مشغل جوي

AOC» صادر عن الإدارة العامة

للطيران المدني بدولة الكويت قبل

مباشرة عملياته التشغيلية .

تاسعا: إيداع مبلغ وقدره (١٠,٠٠٠ د.ك)

عشرة آلاف دينار كويتي وذلك في صورة

شيك مصدق أو خطاب ضمان غير

مشروط صالح لمدة سريان الترخيص

صادر من أحد البنوك في دولة الكويت

لصالح الإدارة العامة للطيران المدني .

عاشرا: تسديد رسوم الترخيص المقررة .

حادي عشر: تقديم كتاب تعهد بصحة وسلامة

البيانات والمعلومات المقدمة أعلاه

بالإضافة إلى العلم والالتزام والتقييد

طوال فترة سريان الترخيص بما يلي :

١ - الحصول على موافقة سلطات الطيران المدني

بدولة الكويت لممارسة حقوق النقل على أي

قطاع من القطاعات التي يرغب بالتشغيل

وفقاً للمتطلبات والشروط ومعايير التعيين

التي تقررها تلك السلطات بهذا الخصوص .

٢ - تزويد الإدارة العامة للطيران المدني

بإحصائيات وبيانات الحركة المنقولة على

رحلاته وأي معلومات أو بيانات أو

إحصائيات أخرى تطلبها الإدارة بغرض

مراقبة أدائه والتأكد من القدرة على

الاستمرار في ممارسة نشاطه بكفاءة .

٣ - الإقرار بحق الإدارة في أن تخصص من مبلغ

الضمان المذكور في البند ( تاسعا) أعلاه قيمة

الغرامات والتعويضات التي تستحق على

المرخص له ، وذلك في حالة تأخره في

السداد على المدة المحددة، وعليه أن يكمل

مبلغ الضمان خلال خمسة أيام عمل من

تاريخ إخطاره بذلك .

- 4- Must provide and operate all the human and financial resources necessary to perform the operations effectively and safely.
- 5- Not to practice any activities in conflict with the purposes of the license.
- 6- Not to perform any air-transport operation for the purposes not determined for such license without the prior approval of the Directorate General of the Civil Aviation.
- 7- Not to provide any ground or technical service or services to third party. The licensee may provide some or all of such services to himself after obtaining a prior approval from the Directorate General of the Civil Aviation.
- 8- Not to sign any contacts or arrangements with the bodies working at Kuwait International Airport without obtaining a prior approval from the Directorate General of the Civil Aviation.
- 9- Not to delegate to third party or assign the provision of any services to a party or parties on its behalf regarding any new construction works or restorations at the sites and facilities allotted to it and which it desires to carry out at Kuwait International Airport. The performance must be according to the specifications and instructions of the Directorate, and the ministries and concerned bodies must be contacted to obtain the necessary approvals and licenses bearing the consequent costs especially the fees of consumption and the introduction and connection of services related to the main networks and lines inside and outside the limits of Kuwait Airport according to the resolutions of the concerned bodies.
- 10- Must perform all the regular and urgent maintenance works to its facilities, devices, equipment, machinery, and vehicles, which fall
- ٤ - توفير وتشغيل كافة الموارد البشرية والمادية لمزاولة عمليات بكفاءة وأمان .
- ٥ - عدم ممارسته لأية أنشطة تخالف أغراض الترخيص .
- ٦ - عدم ممارسته لأي عمليات نقل جوي لغير الأغراض المحددة له في الترخيص دون حصوله على موافقة مسبقة من الإدارة العامة للطيران المدني .
- ٧ - عدم القيام بتقديم أي خدمة أو خدمات أرضية أو فنية للغير ، ويجوز له تقديم بعض أو كل هذه الخدمات لنفسه بعد الحصول على موافقة الإدارة العامة للطيران المدني المسبقة .
- ٨ - عدم إبرام أية تعاقدات أو ترتيبات مع الجهات العاملة في مطار الكويت الدولي دون الحصول على موافقة مسبقة من الإدارة العامة للطيران المدني .
- ٩ - عدم تفويض الغير أو إسناد تقديم أي خدمات نيابة عنه إلى طرف أو أطراف على أي أعمال إنشائية جديدة أو تعديلات في المواقع والمرافق المخصصة له والتي يرغب بتنفيذها في مطار الكويت الدولي ، والتنفيذ حسب مواصفات وتعليمات الإدارة والاتصال بالوزارات والجهات المعنية للحصول على الموافقات والتراخيص اللازمة مع تحمل ما يترتب على ذلك من تكاليف وبالأخص رسوم الاستهلاك وتوصيل وربط خدمات مرافقة بالشبكات والخطوط الرئيسية داخل أو خارج حدود مطار الكويت وفقا لما تقرره الجهات المعنية .
- ١٠ - القيام بكافة أعمال الصيانة الدورية والطائرة للمرافق والأجهزة والمعدات والآليات والسيارات الخاصة به والتي تقع



- under its responsibility on regular and constant manner throughout the license validity period.
- 11- Not to use any sites at Kuwait International Airport for purposes other than those designated to it.
- 12- Must render the services representing the subject matter of the license according to the standard conditions but not less than the minimum limit of the internationally recognized standards and specifications for the sufficiency, safety, security, and orderliness of the civil aviation traffic in general and air-carriage in particular.
- 13- Not to assign this license or any part thereof to third party without prior written approval from the Directorate General of Civil Aviation.
- 14- Must acknowledge the right of the Directorate General of Civil Aviation and the authorities thereof to generally supervise and control the licensee during the two periods of commissioning and operation from all aspects (technical, operational, security, administrative, financial, and legal) and the right thereof to follow up the subcontractors of the licensee at Kuwait International Airport, prove their violations and take the necessary procedures against them.
- 15- Must abide by all the rules, systems, regulations, circulars applied at Kuwait International Airport and those issued by the Directorate General of Civil Aviation from time to time as well as the locally and internationally applicable laws and legislation that aim at the safety, regulation, and development of the civil aviation affairs and improvement of the quality thereof in way that keeps abreast with the developments and updates witnessed by the air-transport sector on the local, regional and international levels.
- تحت مسؤوليته وذلك بصفة دورية مستمرة طوال مدة سريان الترخيص .
- ١١ - عدم استعمال أية مواقع في مطار الكويت الدولي لغير الأغراض المخصصة لها .
- ١٢ - تقديم الخدمات موضوع الترخيص وفق شروط قياسية لا تقل عن الحد الأدنى من المعايير والمواصفات المقررة دولياً لكافة وسلامة وأمن وانتظام حركة الطيران المدني عموماً والنقل الجوي على وجه الخصوص .
- ١٣ - عدم التنازل عن هذا الترخيص أو أي جزء أو أجزاء منه للغير إلا بموافقة كتابية مسبقة من الإدارة العامة للطيران المدني .
- ١٤ - الإقرار بحق الإدارة العامة للطيران المدني وسلطاته في الإشراف العام والرقابة على المرخص له أثناء فترتي التجهيز والتشغيل من جميع الجوانب (الفنية والتشغيلية والأمنية والإدارية المالية والقانونية) وحقها في متابعة المتعاقدين معه بالباطن العاملين في مطار الكويت الدولي وإثبات مخالفاتهم واتخاذ الاجراءات اللازمة بشأنهم .
- ١٥ - التقيد بجميع القواعد والأنظمة واللوائح والتعاميم المطبقة بمطار الكويت الدولي وتلك التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني من حين إلى آخر والقوانين والتشريعات المعمول بها محلياً ودولياً والتي تهدف إلى سلامة وتنظيم وتطوير مستوى شؤون الطيران المدني من حين إلى آخر والقوانين والتشريعات المعمول بها محلياً ودولياً والتي تهدف إلى سلامة وتنظيم وتطوير مستوى شؤون الطيران المدني وتحسين جودتها بصورة عامة بما يتلاءم مع التطورات والمستجدات التي يشهدها قطاع النقل الجوي محلياً وإقليمياً ودولياً .

- 16- Must acknowledge and abide by the provisions of the penalties and fines regulation (attached).
- 17- Must acknowledge the right of the Civil Directorate of Civil Aviation to suspend or finally revoke the license in case the licensee violated any of the conditions mentioned above or lost capacity.
- 18- Not to claim any compensation(s) from the Directorate General of Civil Aviation in case it partially or totally suspends work due to force majeure or in case of emergencies.
- 19- Must hand over all sites, facilities, constructions, and buildings utilized by it including the fixed installations and equipment to the Directorate General of Civil Aviation within a period not exceeding 30 days from the date of final revocation of the license, without any reimbursement.

#### Violations And Fines Regulation:

The licensee must abide by all the applicable rules, systems, and regulations concerning security and safety applicable at Kuwait International Airport and any later amendments thereto. In case of the violation of such rules, systems, and regulations, the Directorate General of Civil Aviation shall be entitled to impose fines on the licensee for each case upon detecting same immediately upon the occurrence of any of the violations mentioned below without the need to any notice or warning, or taking any legal procedures and without need to establish the occurrence of the damage which shall be deemed sustained in all cases.

- ١٧ - العلم والالتزام بما ورد في لائحة الجزاءات والغرامات (المرفقة).
- ١٨ - الإقرار بحق الإدارة العامة للطيران المدني في وقف الترخيص مؤقتاً أو إلغائه نهائياً عند مخالفة المرخص له أي من الشروط المشار إليها أعلاه أو فقدانه الأهلية.
- ١٩ - عدم مطالبة الإدارة العامة للطيران المدني بأي تعويض أو تعويضات في حال قيامها بإيقاف العمل كلياً أو جزئياً لأسباب قاهرة أو في حالات الطوارئ.
- ٢٠ - تسليم جميع المواقع والمرافق والمنشآت والمباني المستغلة من قبل المرخص له بما فيها من تجهيزات ومعدات ثابتة للإدارة العامة للطيران المدني خلال مدة لا تتجاوز (٣٠) يوماً من تاريخ إلغاء الترخيص نهائياً وذلك دون أي مقابل.

#### لائحة المخالفات والغرامات

على المرخص له الالتزام والتقييد بجميع القواعد والأنظمة واللوائح الخاصة بالأمن والسلامة المعمول بها في مطار الكويت الدولي وأية تعديلات عليها لاحقاً، وفي حال مخالفة هذه القواعد والأنظمة واللوائح يحق للإدارة العامة للطيران المدني فرض غرامات على المرخص له عن كل حالة يتم ضبطها بمجرد وقوع أي مخالفة من المخالفات المذكورة أدناه دون الحاجة إلى تنبيه أو إنذار أو اتخاذ أية إجراءات قانونية ودون الحاجة إلى إثبات الضرر الذي يعتبر في جميع الأحوال متحققاً.

الغرامة	المخالفة	مسلسل
٢٠	تجاوز الحد المسموح به للسرعة في ساحة المطار (٣٠ كم / ساعة)	١
٢٠	ممنوع الوقوف	٢
٢٠	سحب عدد دوليز أو عربات أكبر من المسموح به (٤ دوليز)	٣
٢٠	قيادة مركبة دون توفر مظفأة حريق	٤
٢٠	قيادة مركبة دون توفر فلشر أصفر	٥
١٠	قيادة مركبة دون توفر شريط فسفوري على الدعاميات	٦
١٠	قيادة مركبة دون توفر ملصق عدم التدخين	٤
١٠٠	قطع الإشارة الحمراء	٨
١٠٠	عدم ترك الأولوية لمرور الطائرات	٩
١٠٠	قطع ممرات الطائرات دون الاستئذان من البرج	١٠
٢٠	الرجوع إلى الخلف بمعدة ثقيلة دون الاستعانة بمرشد	١١
٢٠	عدم الالتزام بمدلول الخطوط الأرضية	١٢
٢٠	حمل عدد أشخاص أكبر من المسموح به بالمركبة	١٣
٥٠	حمل معدات أو بضاعة دون تثبيتها بالطريقة الصحيحة	١٤
٢٠	استخدام منبه المركبة دون الحاجة والنسب بالإزعاج	١٥
٢٠	قيادة مركبة دون توفر الإضاءة الكافية	١٦
٢٠	قيادة مركبة غير نظيفة بحيث تؤثر على الرؤية والسلامة العامة	١٧
٢٠	قيادة مركبة غير صالحة ميكانيكيا	١٨
٥	قيادة مركبة تخرج منها الاذخنة والأبخرة بحيث تؤثر على الصحة العامة	١٩
٠٢٠	قيادة مركبة مع وجود أثر حادث ، دون وجود نسخة من تقرير الحادث	٢٠
٥٠	قيادة مركبة دون الحصول على الرخصة اللازمة للقيادة	٢١
٥٠	استخدام مركبة أو معدة لغير الغرض المصممة له	٢٢
٥٠	المرور خلف الطائرة وهي في حالة تشغيل	٢٣
٥٠	المرور تحت اجنحة الطائرات	٢٤
٥٠	التدخين في ساحة المطار	٢٥
٢٠	عدم ارتداء جاكيت فسفوري أثناء العمل في ساحة المطار	٢٦
٢٠	عدم ارتداء واقي للأذن أثناء العمل بالقرب من الطائرات	٢٧
١٠٠	القيام بأعمال لحيم أو أعمال تصدر عنها (شرار) دون توفير مظفأة حريق في الموقع	٢٨
٥٠	العمل في الموقع دون توفير الحواجز والعلامات الإرشادية اللازمة	٢٩
تحدد حسب الضرر ولا تقل عن ١٠٠	التسبب بسكب الزيوت من المعدات أو المركبات أو محرك الطائرة دون اتخاذ الإجراءات المقررة .	٣٠
٢٠	العمل في ساحة المطار دون الحصول على التصريح اللازم	٣١
٢٠	عدم ارتداء الزي الرسمي (المعتمد) أثناء العمل في المطار	٣٢
٢٠	الدخول للمنطقة المحظورة في غير أوقات العمل الرسمي	٣٣
تحدد حسب الضرر	التسبب بتلف للممتلكات العامة في المطار	٣٤
٢٠	إلقاء المهملات في المطار (عدم النظافة)	٣٥
١٠٠ عن كل يوم تأخير	التأخير في تسديد أي مبلغ مستحق	٣٦
٥٠ عن كل يوم تأخير وفي حالة عدم الصيانة : قيمة الصيانة + ١٥٪	عدم الالتزام بأعمال الصيانة (دون قيمة أعمال الصيانة)	٣٧

S. No.	Violation	Fine
1	Exceeding the allowed speed in the airport area (30 Km/h)	20
2	No parking	20
3	Pulling trolleys and carts more than the allowed number (4 trolleys)	20
4	Driving a vehicle without fire extinguisher	20
5	Driving a vehicle without yellow flasher	20
6	Driving a vehicle without phosphoric par on the supports	10
7	Driving a vehicle without "No Smoking" poster	10
8	Breaking the red sign	100
9	Not giving a priority to the aircraft traffic	100
10	Interrupting the aircraft taxiways without permission from the control tower.	100
11	Driving backward carrying heavy equipment without a guide	20
12	Not abiding by the ground lines significance	20
13	Carrying passengers more than the allowed number	20
14	Carrying equipment or cargo not properly fixed	50
15	Using the alarming signs and sounds without need and causing disturbance	20
16	Driving a vehicle without enough lights	20
17	Driving unclean vehicle that affects the vision and public safety	20
18	Driving a mechanically unfit vehicle	20
19	Driving a vehicle producing smokes and fumes that affect the public health	5
20	Driving a vehicle affected by accident without having a copy of the accident report	20
21	Driving a vehicle without obtaining the license necessary for driving	50
22	Using a vehicle or equipment for purposes not intended thereby	50
23	Passing behind the aircraft when in operation	50
24	Passing below the aircraft wings	50
25	Smoking in the airport area	50
26	Not wearing a phosphoric jacket during work in the airport area	20
27	Not wearing an ear protector during work near aircraft	20
28	Executing the welding works or works producing sparks without having a fire extinguisher on the site	100
29	Working on the site without providing the necessary barriers and guiding signs	50
30	Causing oil spills from the equipment, vehicles, or aircraft engine without taking the set procedures.	Determined according to damage, not less than 100
31	Working in the airport area without obtaining the necessary license	20
32	Not wearing the (certified) uniform during work in the airport	20
33	Entering the restricted area outside the official work hours	20
34	Causing damage to the public properties in the airport	Determined according to damage
35	Throwing the wastes in the airport (lack of cleanness)	20
36	Delay in paying any due amount	100 per each day
37	Not abiding by the maintenance works (without the value of maintenance works)	50 per each day in case of no maintenance: maintenance value 15

The Directorate General of Civil Aviation shall be also entitled to impose fines on the licensee who commits any new violations arising during the effective period thereof and not stated above. The fine shall be determined according to the type of violation provided that such fine shall not exceed (KD. 100) for each case, and the licensee must abide by this.

The licensee shall, upon receiving the notice of violation, pay the value determined in the notice to the Contracts & Tenders Section at the Financial Affairs Department within a maximum period of (5) working days from the date of notice without the need to prove the violation or substantiate the damage, which shall be deemed to have been actually sustained in all cases.

كما يحق للإدارة العامة للطيران المدني فرض غرامات على المرخص له عند ارتكابه لأي مخالفات جديدة لأحكام الترخيص قد تطرأ أثناء فترة سريانه ولم تذكر سابقاً وأن تحدد فيه الغرامة حسب نوع المخالفة بحيث لا تزيد عن (١٠٠ د.ك) عن كل حالة وعلى المرخص له الالتزام بذلك .

ويتوجب على المرخص له فور استلامه إشعار بالمخالفة القيام بدفع القيمة المحددة في الإشعار إلى قسم العقود والمناقصات بإدارة الشؤون المالية خلال مدة أقصاها (٥) أيام عمل من تاريخ الإشعار دون الحاجة لإثبات المخالفة أو إثبات الضرر الذي يعتبر في جميع الأحوال واقعاً .

General Restrictions on Operating Civil Aircraft Flights For Training And Technical Testing Purposes Within The Airspace of The State of Kuwait and Kuwait International Airport.

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960 concerning issuing the Civil Aviation Regulations,

- Ministerial Decree No. (18) of year 1996 concerning issuance of the Kuwaiti Civil Aviation Safety Regulations and its amendments,

- And on account of the requirement of regulating the civil aviation traffic in the State of Kuwait as well as the requirement of the work interest at Kuwait International Airport,

The following has been decided:

First: Taking off, operating and landing the aircraft for practical training and technical testing flights is permitted during the following two time periods according to the State of Kuwait local time:

First period: From 2:00 hrs to 6:00 hrs

Second period: From 14:00 hrs to 18:00 hrs.

While observing prior coordination with the concerned authorities at the Directorate General of Civil Aviation regarding operating such flights, at least 24 hours prior to take off of practical training flights and 8 hours prior to take off of technical testing flights.

Second: Take off, operating and landing the aircraft for practical training and technical testing flights is not permitted outside the timings

الضوابط العامة لتشغيل رحلات التدريب ورحلات الفحص الفني للطائرات المدنية في مجال الجوي لدولة الكويت ومطار الكويت الدولي

بعد الإطلاع على القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .

وعلى القرار الوزاري رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦ بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية وتعديلاتها .

وبناء على ما يقتضيه تنظيم حركة الملاحة الجوية في دولة الكويت وما تقتضيه مصلحة العمل في مطار الكويت الدولي ،  
تقرر ما يلي :

أولاً : يصرح بإقلاع وتشغيل وهبوط طائرات رحلات التدريب العملي (TRAINING)

ورحلات الفحص الفني (FLIGHTS)

للطائرة (TEST FLIGHTS) خلال

الفترتين التاليتين بالتوقيت المحلي لدولة الكويت :

الفترة الأولى : من الساعة : ٠٢٠٠ إلى الساعة : ٠٦٠٠ .

الفترة الثانية : من الساعة : ١٤٠٠ إلى الساعة : ١٨٠٠ .

مع مراعاة التنسيق المسبق مع الجهات المعنية بالإدارة العامة للطيران المدني بشأن تشغيل هذه الرحلات بمدة لا تقل عن ٢٤ ساعة قبل إقلاع رحلات التدريب العملي وبمدة لا تقل عن ٨ ساعات قبل إقلاع رحلات الفحص الفني .

ثانياً : لا يجوز إقلاع وتشغيل وهبوط طائرات رحلات التدريب العملي ورحلات الفحص الفني خارج الأوقات المبينة في

indicated in the two time periods stated in Item "First" above, unless upon a permit issued by the Directorate General of Civil Aviation, provided that the operator submits a request to the Directorate incorporating the flight details during official business hours and before 13:00 hrs. local time, and at least 48 hours prior to the flight take off time for obtaining such permit.

**Third:** Technical testing flights of the Amiri fleet aircraft are excluded from Items "First" and "Second" above, as they are allowed to take off, operate and land at any time provided that the operator coordinates beforehand with the concerned authorities at the Directorate General of Civil Aviation regarding operating such flights at least two hours prior to flight take off time.

**Fourth:** Operating the practical training and technical testing flights shall be restricted to the Southern and Eastern zones within Kuwait airspace, which are extending from KFR to SELEG points and at an altitude to be determined in coordination with the Civil Aviation Department at the Directorate General of Civil Aviation. As for operating the practical training flights within the perimeter of Kuwait International Airport, this shall be restricted to the Western zone of the airport and at a radius not exceeding 10 miles and at an altitude not exceeding 3000 feet, and this applies to both runways 33L and 33R or vice-versa, or according to what the air traffic controller deems appropriate.

**Fifth:** It is prohibited to operate practical

الفترتين المذكورتين في البند «أولاً» أعلاه إلا بموجب تصريح صادر عن الإدارة العامة للطيران المدني شريطة قيام المشغل بتقديم طلب إلى الإدارة متضمناً بيانات الرحلة خلال أوقات الدوام الرسمي وذلك قبل الساعة ١٣:٠٠ بالتوقيت المحلي وبفترة زمنية لا تقل عن ٤٨ ساعة من موعد قيام الرحلة للحصول على هذا التصريح .

ثالثاً: يستثنى مما ورد في البندين «أولاً» و«ثانياً» أعلاه رحلات الفحص الفني لطائرات الأسطول الأميري التي يصرح لها بالإقلاع والتشغيل والهبوط في أي وقت من الأوقات شريطة قيام المشغل بالتنسيق المسبق مع الجهات المعنية بالإدارة العامة للطيران المدني بشأن تشغيل هذه الرحلات بمدة زمنية لا تقل عن ساعتين قبل موعد إقلاع الرحلة .

رابعاً: يكون تشغيل رحلات التدريب العملي ورحلات الفحص الفني محدوداً بالمنطقة الجنوبية والمنطقة الشرقية من المجال الجوي الكويتي الممتدة من نقطة KFR إلى نقطة SELEG وبارتفاع يتم تحديده بالتنسيق مع إدارة الملاحة الجوية بالإدارة العامة للطيران المدني . أما تشغيل رحلات التدريب العملي في محيط مطار الكويت الدولي فيكون محدوداً بالمنطقة الغربية للمطار وبنصف قطر لا يزيد عن ١٠ أميال وبارتفاع لا يتجاوز ٣٠٠٠ قدم وذلك لكلا المدرجين 33L و33R أو العكس أو حسب ما يراه مراقب الحركة الجوية مناسباً .

training flights within the perimeter of Kuwait International Airport during bad weather conditions, particularly when vision is less than 7 Kilometers or when clouds are less than 3000 feet high from the ground surface.

Sixth: It is not permitted to operate two or more practical training and/or technical testing flights at the same time.

Seventh: Pilots of the practical training and technical testing aircraft shall be responsible for the following:

- 1- Abiding by the hours authorized for operating their flights.
- 2- Adhering to the instructions and guidelines of air traffic control.
- 3- Avoiding dangerous approach to the other aircraft.
- 4- Avoiding carrying out dangerous maneuvers
- 5- Avoiding flying close to prohibited zones.
- 6- Undertaking the required operational procedures to limit noise during aircraft take off and landing, particularly during night time.
- 7- Assessing the prevailing weather conditions to ensure flight safety.

Eighth: This Circular shall enter into force as on 1/8/2002, and the previous circulars issued by the Directorate General of Civil Aviation in this regard shall be annulled.

President of Civil Aviation

خامساً: يحظر تشغيل رحلات التدريب العملي في محيط مطار الكويت الدولي في الظروف الجوية السيئة وخصوصاً عندما تقل الرؤية عن ٧ كم أو عندما يقل ارتفاع الغيوم عن ٣٠٠٠ قدم من سطح الأرض .  
سادساً: لا يجوز تشغيل رحلتين أو أكثر من رحلات التدريب العملي و/أو رحلات الفحص الفني في آن واحد .

سابعاً: يكون قائدوا طائرات التدريب العملي وطائرات الفحص الفني مسؤولين عن الآتي:

- أ - التقيد بالمواعيد المصرح بها لتشغيل رحلاتهم .
- ب - اتباع تعليمات وارشادات مراقبة الحركة الجوية .
- ج - تفادي الاقتراب الخطر من الطائرات الأخرى .
- د - تفادي القيام بأية مناورات خطيرة .
- هـ - تفادي الاقتراب من المناطق التي يحظر تحليق الطائرات فيها .
- و - اتخاذ الإجراءات التشغيلية اللازمة للحد من الضجيج أثناء إقلاع وهبوط الطائرة خصوصاً خلال الفترة الليلية .

ز - تقدير حالة الطقس الجوي السائد بما يتناسب مع سلامة الرحلة .

ثامناً: يعمل بهذا التعميم اعتباراً من ١/٨/٢٠٠٢، وتلغي التعميمات السابقة الصادرة عن الإدارة العامة للطيران المدني بهذا الشأن .

رئيس الطيران المدني



الفصل السادس

المسائل المالية الخاصة  
بالطيران المدني

ابيض

Decree-Law No. (1) of Year 1989  
Regarding Levying A Tax For  
Departing

From Kuwait International Airport

Following perusal of:

- The Amiri Decree issued on 27th  
Shawal 1406AH. corresponding to 3rd July  
1986AD.,

- And upon the proposal of the State  
Minister of Services Affairs & Minister of  
Finance,

- And following the approval of  
Council of Ministers,

We have promulgated the law which text  
reads as follows:

Article (1)

Each passenger leaving Kuwait  
International Airport on board aircraft of  
airline companies operating in Kuwait, or  
on board any private aircraft or air taxis, an  
airport departure tax shall be levied, the  
amount of which shall be decided upon a  
resolution by the Council of Ministers.

Article (2)

The following categories shall be  
exempted from the tax stated in the  
previous Article:

A- Official guests of the State.

B- Holder of diplomatic travel  
documents and diplomats accredited to the  
State of Kuwait.

C- Children under twelve years of age.

D- Persons extradited and deported  
upon orders from the competent authorities.

Other categories may be exempted of the  
tax upon a resolution by the Council of  
Ministers.

Article (3)

The State Minister of Services Affairs,  
in coordination with the Minister of  
Finance, shall issue a resolution indicating  
the way of collecting the tax stipulated in  
this law.

Article (4)

The Prime Minister and all the ministers,

مرسوم بالقانون رقم ١ لسنة ١٩٨٩ في شأن  
فرض رسم  
مغادرة من مطار الكويت الدولي

بعد الاطلاع على الامر الاميري الصادر  
بتاريخ ٢٧ من شوال سنة ١٤٠٦ هـ، الموافق ٣  
من يوليو سنة ١٩٨٦ م .

وبناء على عرض وزير الدولة لشؤون  
الخدمات ووزير المالية .

وبعد موافقة مجلس الوزراء .

أصدرنا القانون الآتي نصه :

مادة (١)

يفرض رسم مغادرة على كل راكب يغادر  
مطار الكويت الدولي على طائرات شركات  
الطيران العاملة في الكويت أو على أي من  
الطائرات الخاصة أو التاكسي الجوي ويحدد  
مقدار هذا الرسم بقرار من مجلس الوزراء .

مادة (٢)

يعفى من الرسم المنصوص عليه في المادة  
السابقة الفئات التالية :

١ - ضيوف الدولة الرسميون .

ب - حملة وثائق السفر الدبلوماسية،  
والدبلوماسيون المتعمدون لدى دولة الكويت .

ج - الاطفال دون سن الثانية عشرة .

د - المرحلون والمبعدون بأمر من السلطات  
المختصة .

ويجوز بقرار من مجلس الوزراء إعفاء بعض

الفئات الأخرى من الرسم .

مادة (٣)

يصدر وزير الدولة لشؤون الخدمات بالاتفاق

مع وزير المالية قرارا يبين نظام تحصيل الرسم  
المنصوص عليه في هذا القانون .

مادة (٤)

على رئيس الوزراء والوزراء - كل فيما

each in his respective jurisdiction, must implement this law. It is to be published in the official gazette, and shall enter into force as of 1st April 1989AD.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister

Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah  
State Minister of Services Affairs

Minister of Finance

Issued at the Sief Palace on: 7th Jumada II, 1409AH.  
Corresponding to : 14th January 1989AD.

يخصه - تنفيذ هذا القانون وينشر في الجريدة الرسمية ويعمل به اعتبارا من أول ابريل سنة ١٩٨٩م.

أمير الكويت  
جابر الأحمد

وزير الدولة لشؤون الخدمات

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبدالله السالم الصباح

وزير المالية

صدر بقصر السيف في : ٧ جمادى الآخرة ١٤٠٩ هـ  
الموافق : ١٤ يناير ١٩٨٩ م

Explanatory Memorandum  
Of Decree-Law No. (1) of Year 1989  
Regarding Levying A Tax For  
Departing  
Kuwait International Airport

One of the main principles agreed upon by the International Civil Aviation Organization is that every State has the right to levy the proper taxes for the services rendered at their international airports for the necessary facilities provided to facilitate the flow of aircraft and passengers. In pursuance of this principle, most countries have levied an airport departure tax on the leaving their international airports. Some of these countries further levy arrival tax in addition to the departure tax. Since the services and facilities rendered at Kuwait International Airport are of a high standard and based on a state-of-the-art world class technology, it has been decided to levy a departure tax on the passengers departing Kuwait International Airport in order to cover some of the financial burdens of the Directorate budget to operate, maintain and develop such facilities and services.

For this purpose, the attached Decree-law has been prepared where the first article established the principle of levying and charging the tax on every passenger leaving Kuwait International Airport. It is noteworthy to mention that the passenger shall pay this tax whether he/she holds a full fare, discounted or free tickets. However, this tax shall not apply to the flight crews unless traveling as ordinary passengers and not on duty. It does not also apply to transit passengers whether the

مذكرة ايضاحية  
للمرسوم بالقانون رقم ١ لسنة ١٩٨٩ في  
شأن رسم  
مغادرة من مطار الكويت الدولي

من المبادئ الاساسية التي اقترتها منظمة الطيران المدني الدولي حق الدول في فرض الرسوم المناسبة في مقابل الخدمات التي توفرها في مطاراتها الدولية عن طريق تجهيزها بالتسهيلات اللازمة لسهولة تدفق الحركة سواء بالنسبة للطائرات او المسافرين . وتطبيقا لهذا المبدأ فقد قامت غالبية الدول بفرض رسم مغادرة على المسافرين من مطاراتها الدولية بل ان بعضها فرض رسوم وصول ايضا إلى جانب رسم المغادرة . وحيث ان الخدمات والتسهيلات في مطار الكويت الدولي ذات مستوى عال وهي احدث ما توصل إليه العالم من تقنية في هذا المجال فقد رؤى فرض رسم مغادرة على المسافرين من مطار الكويت الدولي لتغطية بعض ما تتحمله ميزانية الادارة من أعباء مالية لتشغيل تجهيزات هذه التسهيلات والخدمات وصيانتها وتطويرها .

وتحقيقا لهذا الغرض فقد اعد المرسوم بالقانون المرافق وقد قررت المادة الأولى منه مبدأ إنشاء الرسم وفرضه على كل راكب يغادر مطار الكويت الدولي ، وغني عن البيان أن الراكب يلتزم بأداء هذا الرسم سواء كان يحمل تذكرة سفر مدفوعة القيمة بالكامل أو مخفضة أو مجانية ولكن هذا الرسم لا يطبق على أفراد أطقم الطائرات إلا إذا كانوا مسافرين كركاب عاديين وغير مكلفين بتأدية أية واجبات على الرحلة المسافرين عليها ، كما لا يطبق أيضا على

transit is direct or indirect. The departure tax applies to passengers traveling on board private aircraft whether owned to individuals or to companies and to air taxi passengers. Since this is a service tax, it has been decided to establish this tax by virtue of a law while the amount shall be decided upon a resolution by the Council of Ministers.

The second article of the law determined the categories to be exempted of the departure tax: the official guests of the State, the holders of diplomatic travel documents and diplomats accredited to the State Kuwait, children under twelve years of age and persons extradited and deported upon orders from the competent authorities.

The second paragraph of this article stated that other categories may be exempted of the tax upon a resolution by the Council of Ministers.

The third article of the law stated that the State Minister of Services Affairs, in coordination with the Minister of Finance, shall issue a resolution indicating the way of collecting the tax stipulated in the law.

In implementation of the third article of the Decree-Law, this tax shall be collected as of 1st April 1989, which is the date this Law will enter into force.

ركاب الترانزيت العابرين لمطار الكويت الدولي سواء كان العبور مباشرا أو غير مباشر، ويعتبر من الركاب الواجب عليهم تأدية رسم المغادرة المسافرين على الطائرات الخاصة سواء كانت ملكية هذه الطائرة لافراد أو لشركات تستخدمها لأغراضها الخاصة، وكذلك ركاب طائرات التاكسي الجوي وباعتبار هذا الرسم رسم خدمات فقد رؤى الاكتفاء بإنشاء الرسم في القانون على أن يحدد مقداره بعد ذلك بقرار من مجلس الوزراء .

وقد نصت المادة الثانية على الفئات التي تعفى من تأدية رسم المغادرة وهم ضيوف الدولة الرسميون وحملة وثائق السفر الدبلوماسية والدبلوماسيون المعتمدون لدى دولة الكويت، والاطفال دون سن الثانية عشر والمرحلون والمبعدون بأمر من السلطات المختصة .

وأجازت الفقرة الثانية من هذه المادة لمجلس الوزراء أن يقرر إعفاء بعض الفئات الأخرى من الرسم .

ونصت المادة الثالثة على أن يصدر وزير الدولة لشؤون الخدمات - بالاتفاق مع وزير الدولة قرارا يبين نظام تحصيل هذا الرسم بما في ذلك الجهات التي تقوم بتحصيله .

وتطبيقا للمادة الثالثة من المرسوم بالقانون يبدأ تحصيل هذا الرسم اعتبارا من أول أبريل سنة ١٩٨٩ وهو تاريخ العمل بالقانون .

The Civil Service Council Decision No.(2)  
of Year 1992  
Concerning The Regulation of Travel  
Per Diem And Transportation Expenses

The Civil Service Council

- Following perusal of Articles 12, 14 and 19 of the Decree-Law No. (15) of Year 1979 regarding the Civil Service and its amending Laws,
- Articles 7 and 83 of the Decree issued on 7th Jumada I, 1399AH. corresponding to 4th April 1979AD. regarding the Civil Service System, and
- The Decisions of the Civil Service Council No. (8) of Year 1979 about the Regulation of Travel Per Diem and Transportation Expenses, No. (8) of Year 1980 and No. (3) of Year 1988 about Amending Some of the Provisions of this Regulation,
- And pursuant to the Decision of the Civil Service Council in its Session No. (4/92) held on 3/6/1992 regarding the Travel Per Diem and Transportation Expenses.

It Has Been Decided:

### First Chapter Travel Costs Article (1)

An employee commissioned to carry out a mission outside the country, shall be entitled to per diem to cover the accommodation, food and local transportation expenses as follows:

- 150 Dinars daily for the employees within the group holding leadership positions.
- 120 Dinars daily for the employees within the groups holding other positions.

قرار مجلس الخدمة المدنية رقم (٢) لسنة ١٩٩٢  
بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال

مجلس الخدمة المدنية

- بعد الاطلاع على المواد ١٢، ١٤، ١٩ من المرسوم بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٧٩ في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له.
- وعلى المادتين ٧, ٨٣ من المرسوم الصادر في ٧ جمادى الأولى سنة ١٣٩٩ هـ الموافق ٤ أبريل سنة ١٩٧٩ في شأن نظام الخدمة المدنية.
- وعلى قرارات مجلس الخدمة المدنية رقم (٨) لسنة ١٩٧٩ بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال، (٨) لسنة ١٩٨٠، (٣) لسنة ١٩٨٨ بشأن تعديل بعض أحكام هذه اللائحة.
- وبناء على ما قرره مجلس الخدمة المدنية بجلسته (٩٢/٤) المنعقدة بتاريخ ٣/٦/١٩٩٢ بشأن نفقات السفر ومصروفات الانتقال.

قرر

### الباب الأول في نفقات السفر

مادة (١)

- يستحق الموظف الذي يكلف بمهمة خارج البلاد نفقات تشمل أجور المبيت والمأكل والانتقالات المحلية كالتالي :-
- ١٥٠ دينار يوميا بالنسبة لشاغلي مجموعة الوظائف القيادية.
  - ١٢٠ دينار يوميا بالنسبة لشاغلي مجموعات الوظائف الاخرى.

#### Article (2)

An employee commissioned to carry out a mission outside the country, shall be entitled to the travel per diem stated in the previous Article for the days attended at the venue of the mission and his return to his workplace provided that it does not exceed:

- A- Two-day travel per diem if the mission assigned is to any Arabian or European countries, Iran, India, Pakistan, Afghanistan, Bangladesh, Thailand, Singapore, Malaysia and Sri Lanka.
- B- Four-day travel per diem if the mission assigned is to any country other than those mentioned in Item (A) of this article.

#### Article (3)

The travel per diem stated in the two previous Articles shall be reduced by one fourth percent after Thirty days from its due date, and by the same percentage after Ninety days from the end of the first period.

If the assignment includes successive missions and in different countries, each of them shall be considered separate when applying the provision of the previous Paragraph, provided that same is to be mentioned in the assignment letter.

#### Article (4)

The travel per diem payable to the employee shall be reduced by whatever is paid to him in any form from any governmental or non- governmental authority whether internal or external toward the same mission he is entrusted with. Such deduction shall be within the limits decided by the competent Minister, provided that the deduction does not exceed half of the travel per diem payable to the employee.

#### Article (5)

It is not permitted to effect deduction from the cash per diem in case of full hospitality by the hosting country.

#### مادة (٢)

للموظف الذي يكلف بمهمة خارج البلاد الحق في نفقات سفر للمادة السابقة عن أيام الذهاب لمقر المهمة المحدد لبدءها والعودة منه إلى مقر عمله بعد انتهائها وذلك ما لا يجاوز:

(أ) نفقات سفر عن يومين إذا كان مقر المهمة المكلف بها إحدى الدول العربية، والاوروبية، تركيا، إيران، الهند، باكستان، افغانستان، بنجلاديش، تايلاند، سنغافوره، ماليزيا، سيريلانكا.

(ب) نفقات سفر عن اربعة ايام إذا كان مقر المهمة المكلف بها في غير الدول الواردة في البند (أ) من هذه المادة.

#### مادة (٣)

تخفض نفقات السفر المشار إليها في المادتين السابقتين بمقدار الربع بعد ثلاثين يوما من تاريخ استحقاقها وبمثله بعد تسعين يوما من انتهاء المدة الاولى.

فإذا كان التكليف بمهمات متلاحقة وفي بلاد مختلفة جاز اعتبار كل منها مستقلة في تطبيق حكم الفقرة السابقة على ان يشار لذلك في قرار التكليف.

#### مادة (٤)

يخصم من نفقات السفر المستحقة للموظف ما يصرف له في اية صورة من اي جهة حكومية أو غير حكومية في الداخل أو الخارج عن المهمة المكلف بها ويكون الخصم في الحدود التي يقررها الوزير المختص بحيث لا يزيد على نصف نفقات السفر المستحقة للموظف.

#### مادة (٥)

لا يجوز خصم نسبة من المخصصات المالية في حالة الضيافة الكاملة من قبل الدولة المضييفة.



#### Article (6)

Upon the approval of the competent Minister, it is permitted to disburse the travel allowance due by virtue of this Decision in advance, provided that the same is settled at the end of the mission.

### Second Chapter

#### Transportation Expenses

#### Article (7)

The transportation (travel) of the employees when commissioned to missions outside the country, shall be at the expense of the Government through the different means of transportations as follows:

A- In First Class for the following categories:

- Members of a delegation headed by a Minister or a Ministry Undersecretary.
- The employees holding positions in the leadership group.
- The employees holding the grades (b) and (a) of the public jobs group.
- Department directors and those in their level.

B- In Second or Economy Class for the employees who do not fall under the categories specified in the previous Item (A).

#### Article (8)

The senior officer commissioned with an official mission outside the country, whether alone or part of an official delegation, shall be entitled to (KD. 100) One Hundred Kuwaiti Dinars only for the whole period of the official mission to cover any other expenses.

#### Article (9)

An employee commissioned with an official mission outside the country, may be accompanied by his wife if the mission's period exceeds Thirty days. In this case, the travel expenses of the wife shall be borne by the Government and on the travel fair determined for that employee.

#### مادة (٦)

يجوز بموافقة الوزير المختص صرف نفقات السفر المستحقة بموجب هذا القرار مقدما على ان تسوى في نهاية المهمة .

### الباب الثاني

#### في مصروفات الانتقال

#### مادة (٧)

يكون انتقال «سفر» الموظفين عند تكليفهم بمهام خارج البلاد على نفقة الحكومة في وسائل الانتقال المختلفة وذلك :-

(أ) بالدرجة الأولى بالنسبة للفئات الآتية :-

- أعضاء الوفد الذي يكون برئاسة وزير او برئاسة وكيل وزارة .

- شاغلو مجموعة الوظائف القيادية .

- شاغلو الدرجتين «ب» ، «أ» من مجموعة الوظائف العامة .

- مديرو الإدارات ومن في حكمهم .

(ب) بالدرجة الثانية أو السياحية بالنسبة للموظفين الذين لا يدخلون في الفئات الواردة في البند (أ) السابق .

#### مادة (٨)

يستحق الموظف القيادي المكلف بمهمة رسمية خارج البلاد سواء كان مفرده أو برفقة وفد رسمي (١٠٠ د.ك) «فقط مائة دينار عن اجمالي مدة المهمة الرسمية وذلك لمواجهة اية مصروفات أخرى .

#### مادة (٩)

يجوز للموظف المكلف بمهمة رسمية في الخارج ان يصطحب زوجته إذا زادت مدة المهمة على ثلاثين يوما، ويكون سفر زوجة الموظف في هذه الحالة على نفقة الحكومة وبالدرجة المقرره له .

#### Article (10)

The Government shall not bear the charges for transporting the employee's personal excess luggage unless the mission's period exceeds Thirty days, in this case the Government shall bear the cost of transporting such luggage provided that the excess weight does not exceed half of the allowed weight. The Government shall also bear the cost of transporting the official papers and luggage.

#### Article (11)

The travel of the employees commissioned with official missions outside the country, the delegates for study or education leaves, those availing regular leaves or for medical treatment abroad, and those contracted at the beginning and end of the contract, must use the aircraft of Kuwait Airways Corporation or with its knowledge, if could not accommodate same.

#### Article (12)

The travel per diem and transportation expenses shall re-examined on annual basis.

#### Article (13)

The provisions of this Regulation shall enter into force as of the date they are issued. Any provision in conflict with these provisions shall be annulled. And it must be published in the official gazette.

Chairman of Civil Service Council (Acting)  
Minister of State for Council of Ministers Affairs

Issued on: 11th Muharam 1413AH.  
Corresponding to: 12th July 1992AD.

#### مادة (١٠)

لا تتحمل الحكومة اجور نقل امتعة الموظف الشخصية الزائدة عن الوزن المسموح به للراكب في وسيلة النقل إلا إذا كانت المدة المحددة للمهمة تزيد على ثلاثين يوما وفي هذه الحالة تتحمل الحكومة أجور نقل هذه الامتعة ، وذلك بما لا يجاوز نقل نصف الوزن المسموح به كما تتحمل الحكومة نفقات نقل الاوراق والامتعة الحكومية .

#### مادة (١١)

يجب ان يكون انتقال الموظفين المكلفين بمهمات في الخارج والموفدين في بعثات أو اجازات دراسية والقائمين باجازات دورية أو للعلاج في الخارج والمتعاقدين عند بدء التعاقد وفي نهايته على طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية أو بمعرفتها أن تعذر ذلك .

#### مادة (١٢)

يعاد النظر في نفقات السفر ومصروفات الانتقال سنويا .

#### مادة (١٣)

يعمل باحكام هذه اللائحة من تاريخ صدورها ويلغى كل حكم يتعارض مع احكامها ، وتنشر في الجريدة الرسمية .

رئيس مجلس الخدمة المدنية «بالنيابة»

وزير الدولة لشؤون مجلس الوزراء

صدر في : ١١ محرم ١٤١٣هـ  
الموافق : ١٢ يوليو ١٩٩٢م

**Ministerial Resolution No. (10/ 98)**  
**Adding The Tax To The Travel**  
**Ticket alue**

Following perusal of:

- Decree-Law No. (1) of Year 1989 concerning Levying Tax for departing Kuwait International Airport,
  - The Amiri Decree issued on 12th August 1989 regarding the jurisdictions of the State Minister of Services Affairs.
  - The Council of Ministers Resolution No. (38/3) of Year 1989 concerning Determining The Tax for Departing Kuwait International Airport, and
  - Upon the proposal of the Chairman of Committee formulated pursuant to the Ministerial Resolution No. (5/89) to Establish A Precise and Simple System to Collect The Departure Tax from those traveling from Kuwait International Airport,
- It Has Been Decided:

**Article (1)**

A departure tax shall be collected by the airline companies and the travel & tourism offices from the passengers at the time when buying their travel tickets by adding the tax to the travel ticket value. The airline companies shall be accounted at the end of each month according to the following standards:

- 1- The tax due for payment shall be determined according to the passengers' manifest of each flight and through the form prepared by the Directorate General of Civil Aviation to identify the number of passengers exempted from the paying the tax, after being endorsed by the representative of the concerned airline company and the civil aviation officer who had examined the manifest.
- 2- The Directorate General of Civil Aviation shall issue lists to collect the

**قرار وزاري رقم (٨٩/١٠)**

**في شأن اضافة رسم المغادرة على قيمة تذكرة السفر**

- بعد الاطلاع على المرسوم بقانون رقم (١) لسنة ١٩٨٩ في شأن فرض رسم مغادرة من مطار الكويت الدولي ،
- وعلى المرسوم الأميري الصادر بتاريخ ١٢ اغسطس ١٩٨٩ في شأن اختصاصات وزير الدولة لشئون الخدمات .
- وعلى قرار مجلس الوزراء رقم (٣/٣٨) لسنة ١٩٨٩ في شأن تحديد رسم المغادرة من مطار الكويت الدولي .
- وبناء على عرض رئيس اللجنة المشكلة طبقا للقرار الوزاري رقم (٨٩/٥) لوضع نظام دقيق ومبسط لتحصيل رسم المغادرة للمسافرين من مطار الكويت الدولي .

**قرر**

**مادة (١)**

تحصل رسوم المغادرة بواسطة شركات الطيران ومكاتب السفر والسياحة من الركاب عند شرائهم تذاكر السفر عن طريق اضافة الرسم إلى قيمة تذكرة السفر، وتتم محاسبة شركات الطيران في نهاية كل شهر وفقا للاسس التالية:

- ١ - تحديد الرسوم المستحقة السداد بموجب منافيسات الركاب لكل رحلة والنموذج المعد من قبل الإدارة العامة للطيران المدني لبيان عدد الركاب المستثنين من دفع الرسوم بعد اعتماده من قبل ممثل شركة الطيران المعنية وموظف الطيران المدني الذي قام بتدقيق المنافيسات .
- ٢ - تصدر الإدارة العامة للطيران المدني قوائم لتحصيل رسوم المغادرة المستحقة لدى كل

departure tax due from each airline company at the end of each month, provided that the airline companies must settle these lists within a maximum period of (15) days from the date they receive such claim.

- 3- The exemption standard for the diplomats shall be the diplomatic passports and the red or blue personal identification cards issued by the Ministry of Foreign Affairs specifically for the diplomatic corps members accredited to the State of Kuwait. As for the official guests to the State, the official letters issued by the Amiri Diwan, the Diwan of His Highness the Crown Prince or by the concerned Ministries of the State addressed to the concerned airline companies.

Article (2)

The Director General of the Directorate General of Civil Aviation must issue the necessary circulars to implement this Resolution.

State Minister for Services Affairs

Kuwait on: 16th Rajab 1409AH.

Corresponding to: 22nd February 1989AD.

شركة طيران في نهاية كل شهر على أن تسدد شركات الطيران هذه القوائم خلال مدة اقصاها (١٥) يوما من تاريخ استلامها للمطالبة .

٣ - يكون معيار الاعفاء بالنسبة للدبلوماسيين جوازات السفر الدبلوماسية او البطاقة الشخصية الحمراء أو الزرقاء الصادرتين عن وزارة الخارجية المخصصتين لاعضاء السلك الدبلوماسي المعتمدين لدى دولة الكويت ، وبالنسبة لضيوف الدولة الرسميين ، الخطابات الرسمية الصادرة عن الديوان الأميري او ديوان سمو ولي العهد او الوزارات المعنية في الدولة لشركات الطيران المعنية .

مادة (٢)

على مدير عام الطيران المدني اصدار التعاميم اللازمة لتطبيق هذا القرار .

وزير الدولة لشؤون الخدمات

الكويت في : ١٦ رجب ١٤٠٩هـ

٢٢ فبراير ١٩٨٩م

Ministerial Resolution No. (1/98)  
of Year 1998  
The President to Civil Aviation and  
Director General of Civil Aviation  
Authori ation to Imfase The Fubes

قرار وزاري رقم (٩٨/١) لسنة ١٩٩٨  
في شأن تفويض رئيس الطيران المدني  
ومدير عام الطيران المدني بالتوقيع على  
العقارات

Following perusal of:

- 1- Decree-law No. (31) of Year 1987 regarding Regulating The Air-Transport Market in Kuwait,
- 2- The Amiri Decree issued on 16th July 1990 concerning the Jurisdictions of the Minister of Communications,
- 3- The Amiri Decree No. (15) of Year 1979 regarding the Civil Service Law, and
- 4- The Ministerial Resolution No. (11/87) of year 1987,

- بعد الاطلاع على المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت .
- وعلى المرسوم الأميري الصادر بتاريخ ١٦ يوليو ١٩٩٠ في شأن إختصاصات وزير المواصلات .
- وعلى المرسوم الأميري رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩ في شأن قانون الخدمة المدنية .
- وعلى القرار الوزاري رقم (٨٧/١١) لسنة ١٩٨٧ .

e Have Decided As Follows:

#### Article (1)

The President of Civil Aviation and Director General of Civil Aviation shall be authorized to impose the fines stated in Articles (13), (14), (15) and (16) of Law No. (31) of Year 1987 indicated herein.

قررنا الآتي

#### مادة (١)

- يفوض رئيس الطيران المدني ومدير عام الطيران المدني بالتوقيع على العقارات المنصوص عليها في المواد (١٣)، (١٤)، (١٥)، (١٦) من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ المشار إليه .

#### Article (2)

The Ministerial Resolution No. (11/87) of year 1987 shall be annulled.

#### مادة (٢)

- يلغي العمل بالقرار الوزاري رقم (٨٧/١١) لسنة ١٩٨٧ .

#### Article (3)

This Resolution shall enter into force as of the date of it is published in the official gazette.

#### مادة (٣)

- يعمل بهذا القرار اعتبارا من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

Minister of Communications    Minister  
of Electricity                    ater

وزير المواصلات ووزير الكهرباء والماء

Issued on: 7th Ramadan 1418AH.  
Corresponding to: 5th January 1998AD.

صدر في : ٧ رمضان ١٤١٨ هـ  
الموافق : ٥ يناير ١٩٩٨ م

Ministerial Resolution No. (14) of Year 2000

Regarding The Fees For The Service Provided By The Directorate General of Civil Aviation To The Aircraft And Airlines Companies As well As The other Services Associated And Complementary Thereto

Minister of Finance And Minister of Communications

Following perusal of the following Laws and Decrees:

- Law No. (30) of year 1960 concerning Issuance of Regulations of Civil Air-Navigation,
- The Decree issued on 24th October 1963 on the Formation And Jurisdictions of the Supreme Council for Civil Aviation, and its amending Decrees issued on (20th November 1966, 13th April 1975, 27th March 1979 and 10th November 1986),
- The Decree issued on 7th January 1979 and the Decree issued on 12th August 1986 regarding The Jurisdiction of The Ministry of Communications, and
- The Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating the Air-Transport Market in the State of Kuwait.

And after perusal of the following Ministerial Resolutions:

- Resolution No. (1) of year 1976 on Determining the Fees for The Services Provided by Kuwait International Airport to the aircraft,
- Resolution No. (107/1982) regarding Amending The Fees For The Services Provided by The Directorate General of Civil Aviation.
- Resolution No. (30/1984) regarding Introducing And Altering Some Services Not Included in Resolution No. (1) of year 1976,
- Resolution No. (31) of year 1984 concerning Amending The Fees For

قرار وزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠

بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها

وزير المالية ووزير المواصلات

بعد الاطلاع على القوانين والمراسيم

التالية :-

- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ في شأن إصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .
- المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له الصادرة في (٢٠ نوفمبر ١٩٦٦ ، ١٣ أبريل ١٩٧٥ ، ٢٧ مارس ١٩٧٩ و ١٠ نوفمبر ١٩٨٦).
- المرسوم الصادر بتاريخ ٧ يناير ١٩٧٩ والمرسوم الصادر بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزارة المواصلات .
- المرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت . وعلى القرارات الوزارية التالية :-
- القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ بتحديد مقابل الخدمات التي يقدمها مطار الكويت الدولي للطائرات .
- القرار رقم (١٠٧ / ١٩٨٢) بشأن تعديل مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني .
- القرار رقم (٣٠ / ١٩٨٤) بشأن استحداث وتعديل بعض الخدمات التي لم يشملها القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ .
- القرار رقم (٣١) لسنة ١٩٨٤ بشأن تعديل

- Services Provided by the Directorate General of Civil Aviation,
- Resolution No. (3) of year 1986 regarding Issuance of The Air-Navigation Safety Regulations,
  - Resolution No. (18) of year 1990 concerning Authorization The Directorate General of Civil Aviation To Approve and Issue The Necessary Amendments on Air-Navigation Safety Regulations issued by virtue of Resolution No. (3) of year 1986,
  - Resolution No. (12) of year 1992 concerning Amending, Introducing and Increasing Some Fees for The Services Provided by Kuwait International Airport to The Aircraft,
  - Resolutions No. (24) of year 1992 and No. (27) of year 1993 regarding Amending Some Articles of Resolution No. (12) of year 1992,
  - Resolution No. (27) of year 1994 on Determining The Fees For Landing and Waiting at Kuwait International Airport,
  - Resolution No. (18) of year 1996 regarding Issuance of The Kuwaiti Civil Aviation Safety Regulations.

It Has Been Decided:

The following Ministerial Resolutions, which were indicated earlier, shall be annulled and cease to be operational as of the date the Resolution was issued, and they are:

- Resolution No. (1) of year 1976.
- Resolution No. (107) of year 1982.
- Resolution No. (30/1984).
- Resolution No. (31) of year 1984.
- Resolution No. (12) of year 1992.
- Resolution No. (24) of year 1992.
- Resolution No. (27) of year 1993.
- Resolution No. (27) of year 1994.

- مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني .
- القرار رقم (٣) لسنة ١٩٨٦ في شأن إصدار أنظمة سلامة الملاحة الجوية .
  - القرار رقم (١٨) لسنة ١٩٩٠ في شأن تفويض الإدارة العامة للطيران المدني باعتماد وإصدار التعديلات اللازمة على أنظمة سلامة الملاحة الجوية الصادرة بموجب القرار رقم (٣) لسنة ١٩٨٦ .
  - القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ بشأن تعديل واستحداث وزيادة بعض رسوم الخدمات التي يؤديها مطار الكويت الدولي للطائرات .
  - القرارين رقمي (٢٤) لسنة ١٩٩٢ و (٢٧) لسنة ١٩٩٣ بشأن تعديل بعض مواد القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ .
  - القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ بتحديد رسوم الهبوط والانتظار في مطار الكويت الدولي .
  - القرار رقم (١٨) لسنة ١٩٩٦ بشأن إصدار أنظمة سلامة الطيران المدني الكويتية .
- قرر

#### مادة (١)

تلغى القرارات الوزارية التالية، والسابق الإشارة إليها ويوقف العمل بها اعتباراً من تاريخ صدور هذا القرار وهي :-

- القرار رقم (١) لسنة ١٩٧٦ .
- القرار رقم (١٠٧) لسنة ١٩٨٢ .
- القرار رقم (٣٠/١٩٨٤) .
- القرار رقم (٣١) لسنة ١٩٨٤ .
- القرار رقم (١٢) لسنة ١٩٩٢ .
- القرار رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٢ .
- القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٣ .
- القرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ .

## Article (2)

The airline companies and corporations operating in the State of Kuwait and their agents approved by the Directorate General of Civil Aviation shall:

- 1- Provide the Directorate General of Civil Aviation with the maximum permissible weight for the takeoff while providing the seasonal operating schedules so that they are accounted on the basis of such information. If such schedules are not provided, the companies shall be accounted on the basis of the maximum permissible weight for the type of the aircraft operated regardless of any subsequent claims for price differences.
- 2- If the company or corporation wishes to be accounted for the due charges on monthly basis, the undertaking form designated for this purpose must be filled out and deposited with the Directorate General of Civil Aviation, provided that the accounting basis shall be the maximum permissible weight for the type of the aircraft in operation regardless of any subsequent claims for price differences.
- 3- If the company or corporation wishes to be accounted for the due charges on monthly basis, the undertaking form designated for this purpose must be filled out and deposited with the Directorate General of Civil Aviation, provided that the clauses of such undertaking are complied with.

## Article (3)

Aircraft Landing fees:

The following amounts shall be collected as aircraft landing fees:

- A- Aircraft which weight does not exceed (50) tons:
  - An amount of KD. 1/- shall be collected for each ton or fraction thereof.
- B- Aircraft which weight exceeds (50) tons:
  - 1- An amount of KD. 50/- shall be collected for the first (50) tons of the aircraft's weight.

## مادة (٢)

على شركات ومؤسسات الطيران العاملة بدولة الكويت أو وكلائهم المعتمدين لدى

الإدارة العامة للطيران المدني ما يلي :-

١ - موافاة الإدارة العامة للطيران المدني بأقصى وزن مسموح للإقلاع لطائراتها أثناء تقديم جداول التشغيل الموسمية، حتى يتسنى التحاسب بموجبها، وفي حالة عدم الالتزام بتقديم تلك الجداول، يتم التحاسب وفقا لأقصى وزن لنوع الطائرة المشغلة، مع عدم الاعتداد بأية مطالبات لاحقة بشأن فروقات الأسعار.

٢ - في حالة الرغبة بالتحاسب شهريا بشأن الرسوم المستحقة، يتم تعبئة نموذج التعهد المخصص لهذا الغرض لدى الإدارة العامة للطيران المدني على أن يتم التحاسب وفقا لأقصى وزن لنوع الطائرة المشغلة، مع عدم الاعتداد بأية مطالبات لاحقة بشأن فروقات الأسعار.

٢ - في حالة الرغبة بالتحاسب شهريا بشأن الرسوم المستحقة، يتم تعبئة نموذج التعهد المخصص لهذا الغرض لدى الإدارة العامة للطيران المدني على أن يتم الالتزام بينوده.

## مادة (٢)

مقابل هبوط الطائرات

- يحصل مقابل الهبوط على النحو التالي :-
- أ - الطائرات التي لا يزيد وزنها عن (٥٠) طن :-
  - يصلح مبلغ -/ ١ دينار عن كل (طن) أو جزء منه .
- ب - الطائرات التي يزيد وزنها عن (٥٠) طن :-
  - ١ - يصلح مبلغ -/ ٥٠ دينار عن أول (٥٠) طن من وزن الطائرة .



- 2- An amount of Fils 0.300 shall be collected for each ton or fraction thereof for the remaining weight of the aircraft.

Article (4)

Reductions For Aircraft Landing:

- 1- A fee will be collected from the Helicopters amounting to 50 of the landing fees determined on the other aircraft of the same weight.
- 2- A landing fee shall be collected from the aircraft of Kuwait Airways Corporation conducting non-commercial journeys for the purpose of training or testing for each training hour or fraction thereof for one time only, and according to the aircraft type in use (conditional upon a prior approval from the Directorate General of Civil Aviation).

Article (5)

Lighting Fees:

An amount of Fils 0.100 shall be collected for each ton or fraction thereof of the aircraft weight according to sunshine and sunset times in the summer and winter timing as approved by the Directorate General of Civil Aviation, and also in weather conditions the require providing such service.

Article (6)

Waiting Fees:

- A- An amount of Fils 0.100 shall be collected for each ton or fraction thereof of the aircraft weight for every day or part thereof.
- B- These fees shall be applied to the aircraft waiting for a period exceeding Two hours for every day or part thereof with effect from the landing time.

Article (7)

Reductions On The Aircraft Landing, Lighting And Waiting:

- ٢ - يحصل مبلغ ٠,٣٠٠ فلس عن كل (طن) أو جزء منه عن باقي وزن الطائرة .

مادة (٤)

تخفيضات مقابل هبوط الطائرات :

- ١ - يحصل رسم بنسبة ٥٠٪ على طائرات الهليكوبتر من قيمة رسم الهبوط المقرر على مثيلاتها في الوزن .
- ٢ - يحصل رسم هبوط على طائرات مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية التي تقوم برحلات غير تجارية بغرض التدريب أو التجربة عن كل ساعة طيران تدريبية أو جزء منها لمرة واحدة ، وحسب نوع الطائرة المستخدمة (شريطة موافقة الإدارة العامة للطيران المدني المسبقة) .

مادة (٥)

مقابل الإنارة :

يحصل مبلغ ٠,١٠٠ فلس عن كل (طن) أو جزء منه وزن الطائرة وفقاً لمواعيد الشروق والغروب للتوقيت الصيفي والشتوي المعتمد لدى الإدارة العامة للطيران المدني ، وكذلك في حالات ظروف الطقس الجوي التي تقتضي توفير تلك الخدمة .

مادة (٦)

مقابل الانتظار :

- أ - يحصل مبلغ ٠,١٠٠ فلس عن كل (طن) أو جزء منه من وزن الطائرة عن كل يوم أو جزء منه .
- ب - يتم احتساب هذا الرسم للطائرات التي تزيد فترة انتظارها لمدة تزيد عن ساعتين عن كل يوم أو جزء منه اعتباراً من وقت الهبوط .

مادة (٧)

تخفيضات مقابل هبوط الطائرات والإنارة والانتظار

The following aircraft shall be exempted from the landing, lighting and waiting fees:

- 1- The aircraft of the United Nations and its agencies, and also the aircraft of the international and regional organizations.
- 2- The aircraft of the official delegations (provided reciprocal treatment).
- 3- The aircraft dedicated to the services of both the International Red Crescent and the International Red Cross organizations, and also any aircraft dedicated to rendering general humanitarian services.
- 4- The national and foreign governmental aircraft (provided reciprocal treatment).
- 5- The military aircraft or civil aircraft providing military services.
- 6- Compulsory landing due to technical problems or weather conditions immediately after takeoff from Kuwait International Airport, or upon instructions from the Directorate General of Civil Aviation.
- 7- The President of the Directorate General of Civil Aviation or his deputy shall have the authority to exempt any other tyupes of aircraft.

#### Article (8)

The fees shall be collected in cash for the airline companies not applying for monthly settlement of due fees, and also the aircraft operating irregular commercial flights, this by monitoring the aviation information of the Air-Navigation Department. The commander of the aircraft shall settle such fees before the departure of the aircraft from Kuwait International Airport.

#### Article (9)

The determined fees shall be collected in cash in Kuwaiti Dinar or its equivalent in foreign currencies acceptable to the Directorate

تعفى الطائرات التالية من مقابل الهبوط والإنارة والانتظار :-

- ١ - طائرات الأمم المتحدة ووكالاتها وطائرات المنظمات الدولية والإقليمية .
- ٢ - طائرات الوفود الرسمية (شريطة المعاملة بالمثل).
- ٣ - الطائرات المخصصة لخدمات منظمتي الهلال الأحمر والصليب الأحمر الدوليين ، وأي طائرات أخرى تقدم خدمات إنسانية عامة .
- ٤ - الطائرات الحكومية الوطنية ، والحكومية الأجنبية (شريطة المعاملة بالمثل).
- ٥ - الطائرات العسكرية أو المدنية التي تقدم خدمات عسكرية .
- ٦ - الهبوط الاضطراري لأسباب فنية أو جوية بعد الإقلاع مباشرة من مطار الكويت الدولي ، أو بناء على تعليمات من قبل الإدارة العامة للطيران المدني .
- ٧ - لرئيس الإدارة العامة للطيران المدني أو من ينوب عنه ، سلطة إعفاء أي أنواع أخرى من الطائرات .

#### مادة (٨)

يتم التحصيل نقدا للرسوم المقررة على شركات الطيران التي لم تتقدم بطلب سداد الرسوم المقررة عليها شهريا ، وكذلك الطائرات التي تقوم برحلات تجارية غير منتظمة ، وذلك عن طريق مراقبة معلومات الطيران التابعة لإدارة الملاحة الجوية ، وعلى قائد الطائرة تسديد تلك الرسوم قبيل مغادرة طائرته مطار الكويت الدولي .

#### مادة (٩)

يتم تحصيل الرسوم المقررة نقدا بالدينار الكويتي أو ما يعادله من العملات الأجنبية

General of Civil Aviation, and according to the exchange rate published by it.

Article (10)

Meteorological Information And  
Weather Forecasts:

The following amounts shall be charged for the meteorological information and weather forecasts provided by the Meteorological Department:

	Amount
- Meteorological information	4 K.D.
- Weather and life	6 K.D.
- Dust and sand storms in Kuwait	6 K.D.
- Kuwait weather (in English)	6 K.D.
- Annual report (Book)	12 K.D.
- Monthly report	5 K.D.
- Weather briefs (Kuwait Airport 62 & 82)	20 K.D.
- Weather & Climate in Kuwait	10 K.D.

As for the meteorological studies not yet printed or prepared and require special efforts, the fees would be estimated in agreement with the Directorate General of Civil Aviation.

Article (11)

Subscription To Kuwait Aviation  
Directory:

- An amount of KD. 25/- shall be collected for each copy of the Kuwait Aviation Directory.
- An amount of KD. 5/- shall be collected for every amendment issued in the Kuwait Aviation Directory.
- The mail charges shall be added to the said fees as determined thereon.
- Free copies of the directory may be provided free of charge to the other airports according to the principle of reciprocal treatment.

المقبولة لدى الإدارة العامة للطيران المدني،  
ووفقاً لسعر الصرف التجاري المعلن من قبلها .

مادة (١٠)

المعلومات المناخية والنشرات الجوية  
تحصل المبالغ التالية مقابل تقديم المعلومات  
والنشرات الجوية التي تصدرها إدارة الأرصاد  
الجوية :

المبلغ	
٤ دينار	- معلومات مناخية
٦ دينار	- المناخ والحياة
٦ دينار	- الغبار والعواصف الترابية في الكويت
٦ دينار	- مناخ الكويت (باللغة الإنجليزية)
١٢ دينار	- التقرير السنوي (كتاب)
٥ دينار	- التقرير الشهري
٢٠ دينار	- ملخصات مناخية (مطار الكويت ٦٢ و ٨٢)
١٠ دينار	- الطقس والمناخ في الكويت

أما بشأن الدراسات المناخية التي لم يسبق  
طبعتها أو إعدادها وتتطلب جهود خاصة، فيتم  
تقدير مقابلها بالاتفاق مع الإدارة العامة للطيران  
المدني .

مادة (١١)

- الاشتراك في دليل الطيران الكويتي
- أ - يحصل مبلغ /- ٢٥ دينار عن كل نسخة من دليل الطيران الكويتي .
  - ب - يحصل مبلغ /- ٥ دينار عن كل تعديل يصدر بدليل الطيران الكويتي .
  - ج - تضاف على الرسوم المذكورة أجور البريد المقررة عليها .
  - د - يجوز تزويد نسخ من الدليل مجاناً إلى المطارات الأخرى وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل .

#### Article (12)

se of television unit, reception station and flights announcement Television:

- 1- An amount of KD. 600/- shall be collected annually for the use of television unit and reception station to indicate the weather condition for any party requesting such service from Kuwait International Airport.
- 2- An amount of KD. 450/- shall be collected annually for the use of television set for flights announcements for any party requesting such service from Kuwait International Airport.
- 3- The above amounts do not include the installation charges.
- 4- The President of the Directorate General of Civil Aviation or his deputy shall have the authority to provide such services free of charge to the departments working at Kuwait International Airport which are providing services to the State.

#### Article (13)

Registration of Airport Taxi - Airport Sign Replacement:

The following amounts shall be collected:

- A- An amount of KD. 10/- for registering a taxi to work at Kuwait International Airport.
- B- An amount of KD. 10/- for renewal of a taxi to work at Kuwait International Airport.
- C- An amount of KD. 2/- for the replacement of airport sign.

#### Article (14)

Cars Licenses And Equipment sed AT The Airport Spaces By The Airline Companies:

An amount of KD. 10/- shall be

#### مادة (١٢)

استعمال وحدة تلفاز ومحطة استقبال وتلفزيون اعلان عن رحلات

١ - يحصل مبلغ /- ٦٠٠ دينار سنويا نظير استعمال وحدة تلفاز ومحطة استقبال لبيان حالة الطقس لأية جهة تطلب تلك الخدمة من مطار الكويت الدولي .

٢ - يحصل مبلغ /- ٤٥٠ دينار سنويا نظير استعمال جهاز تلفزيون اعلان عن الرحلات لأية جهة تطلب تلك الخدمة من مطار الكويت الدولي .

٣ - لا تتضمن المبالغ المشار تكاليف التركيب .

٤ - ويجوز لرئيس الطيران المدني أو من ينوب عنه تقديم الخدمة بدون مقابل للإدارات العاملة في مطار الكويت الدولي والتي تقدم خدمات للدولة .

#### مادة (١٣)

تسجيل تاكسي المطار - بدل فاقد إشارة المطارة  
تحصيل المبالغ التالية :

أ - مبلغ /- ١٠ دينار مقابل تسجيل تاكسي للعمل بمطار الكويت الدولي .

ب - مبلغ /- ٥ دينار مقابل تجديد تاكسي للعمل بمطار الكويت الدولي .

ج - مبلغ /- ٢ دينار قيمة بدل فاقد لإشارة المطار .

#### مادة (١٤)

تراخيص السيارات والمعدات المستخدمة داخل ساحات المطار من قبل شركات الطيران

يحصل مبلغ /- ١٠ سنويا مقابل استبدال

collected annually for the replacement of the plates of cars and equipment used inside the airport by the airline companies - using the plates issued by the Directorate General of Civil Aviation.

#### Article (15)

Renting Radio Instruments For use By The Employees Operating At The Airline Companies:

- A- An amount of KD. 450/- shall be collected annually and in advance being the rental charges of radio sets for use by the employees of the airline companies.
- B- An amount of KD. 150/- shall be charged annually in case of requesting renewal.

#### Article (16)

Replacements of IDs:

An amount of KD. 5/- shall be charged for the issuance of replacements of the following IDs:

- 1- Work IDs.
- 2- IDs for access to restricted area at the airport.
- 3- Airport parking entry IDs.

#### Article (17)

Use Of Baggage Weighting Counters And Passengers Bridges:

- A- An amount of Fils 0.100 shall be charged to the airline companies for each passenger weighing his baggage except for the transit passengers.
- B- An amount of KD. 10/- shall be collected from the airline companies for the use of passengers' bridge for each journey.
- C- In case of leaving behind any wastes, lubricants or greases on the aircraft parking ground, the airline companies shall be charged the cost of removing such wastes and cleaning the ground as

اللوحات الخاصة بالسيارات والمعدات المستخدمة داخل المطار من قبل شركات الطيران - باللوحات التي تصدرها الإدارة العامة للطيران المدني .

#### مادة (١٥)

تأجير أجهزة اللاسلكي التي يستعملها العاملين بشركات الطيران

أ - يحصل مبلغ /- ٤٥٠ دينار سنويا ومقدما مقابل تأجير جهاز لاسلكي للعاملين بشركات الطيران

ب - يحصل مبلغ /- ١٥٠ دينار سنويا في حالة الرغبة بالتجديد .

#### مادة (١٦)

بدل فاقد هويات

يحصل مبلغ /- ٥ دينار مقابل استخراج بدل فاقد للهويات التالية :

- ١ - هويات العمل .
- ٢ - هويات دخول المناطق المحظورة بالمطار .
- ٣ - بطاقة دخول موقف السيارات .

#### مادة (١٧)

استخدام كاؤنترات وزن الأمتعة وجسور نقل الركاب

أ - يحصل مبلغ /- ١٠٠ فلس من شركات الطيران عن كل راكب يزن أمتعته باستثناء ركاب الترانزيت .

ب - يحصل مبلغ /- ١٠ دينار من شركات الطيران مقابل استعمال جسر نقل الركاب عن كل رحلة .

ج - تحصل من شركات الطيران في حالة ترك أية مخلفات أو سكب زيوت وشحومات على أرضية مواقف الطائرات ، تكاليف إزالة تلك

estimated by Kuwait International Airport Management and in view of the actual costs of such works.

D- The Directorate General of Civil Aviation shall assume the responsibility of setting a system to collect the charges of such services and application thereof.

Article (18)

Vehicle Entry Permit (Sticker)

An amount of KD. 5/- shall be collected annually for every vehicle entry permit (sticker) to the Kuwait International Airport.

Article (19)

Renting A Space At Kuwait International Airport For Commercial Purposes:

An amount of KD. 50/- shall be collected monthly for each square meter or less from the companies, corporations and other parties desiring to rent any area inside or outside Kuwait International Airport building for use in advertising and publicity purpose in accordance with the regulations and terms set by the Directorate General of Civil Aviation and without prejudice to the commitments of the contracts entered into between the Directorate and the advertising and media companies in this regard.

Article (20)

This Resolution shall be published in the official gazette, and shall enter into force as of the date it is issued.

Minister of Finance and Minister of Communications

Chairman of The Supreme Council for Civil Aviation

المخلفات وتنظيف أرضية المواقف وفقا لتقدير إدارة مطار الكويت الدولي وعلى ضوء التكاليف الفعلية لتلك الأعمال .

د- تتولى الإدارة العامة للطيران المدني وضع نظام تحصيل مقابل تلك الخدمات وكيفية تطبيقه .

مادة (١٨)

تصريح دخول مركبة (معلق)

يحصل مبلغ -/ ٥ دينار سنويا عن كل تصريح دخول مركبة (معلق) إلى ساحة مطار الكويت الدولي .

مادة (١٩)

تأجير مساحة في مطار الكويت الدولي للأغراض التجارية

يحصل مبلغ -/ ٥٠ دينار شهريا عن كل متر مربع وما دونه من الشركات والمؤسسات أو الجهات الأخرى التي ترغب بتأجير أية مساحة داخل أو خارج مبنى مطار الكويت الدولي لاستخدامها في أغراض الدعاية والإعلان وغيرها، ووفقا للأنظمة والشروط التي تحددها الإدارة العامة للطيران المدني، وبما لا يتعارض مع التزامات العقود المبرمة بين الإدارة وشركات الدعاية والإعلان بهذا الخصوص .

مادة (٢٠)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويعمل به اعتبارا من تاريخ صدوره .

وزير المالية ووزير المواصلات  
رئيس المجلس الأعلى للطيران المدني

Ministerial Decree No. (36) of Year 2004AD.

Concerning Amending Article (17) of The Ministerial Resolution No. (14) of Year 2000

In Respect of The Fees for The Services Provided By The Directorate General of Civil Aviation To The Aircraft And Airline Companies As well as The other Services Associated And Complementary Thereto

Minister of Communications

Following perusal of:

- Law No. (30) of year 1960 dated 24th June 1960 regarding the Issuance of The Civil Air-Navigation Regulations,
- The Decree issued on 24th October 1963 on the Formation and Jurisdictions of the Supreme Council for Civil Aviation, and its amending Decrees,
- The Decree issued on 7th January 1979 and the Decree issued on 12th August 1986 in respect of the Jurisdictions of the Ministry of Communications,
- The Decree-Law No. (31) of year 1987 concerning Regulating the Air-Transport Market in State of Kuwait, and
- The Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 in respect of the Fees in Return For The Services Provided by The Directorate General of Civil Aviation to The Aircraft And Airline Companies As Well as The Other Services Associated And Complementary Thereto.

The Following Has Been Decided:

Article (1)

The title of Article (17) of the Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 shall be amended as follows:

In return for using the equipment to check-in the passengers and their luggage as well as the bridges for moving the

قرار وزاري رقم (٣٦) لسنة ٢٠٠٤م  
بشأن تعديل المادة (١٧) من القرار الوزاري  
رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠م

الخاص بمقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة  
للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران  
والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها  
وزير المواصلات

بعد الاطلاع على:

- القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٠ بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٠ في شأن اصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية .
  - المرسوم الصادر بتاريخ ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ بتشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له .
  - المرسوم الصادر بتاريخ ٧ يناير ١٩٧٩ ، والرسوم الصادر بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزارة المواصلات .
  - المرسوم بالقانون رقم (٣١) لسنة ١٩٨٧ في شأن تنظيم سوق النقل الجوي في دولة الكويت .
  - القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠م بشأن مقابل الخدمات التي تقدمها الإدارة العامة للطيران المدني للطائرات وشركات الطيران والخدمات الأخرى المرتبطة بها والمكملة لها .
- فقد تقرر ما يلي:

مادة (١)

يعدل عنوان المادة (١٧) من القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠م ليكون على النحو التالي:

مقابل استخدام أجهزة قبول الركاب

passengers, in addition to the costs of removing the wastes from the aircraft parking areas.

#### Article (2)

Paragraph (A) of Article (17) of the aforesaid Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 shall be annulled and replaced by the following Paragraph:

A- A sum of Fils (0.400) shall be collected from the airline companies for each passenger commenced departure from the State of Kuwait and has checked-in together with his luggage to the flights of these companies in the weighing counters (1-2-3-4) in the passengers' building at Kuwait International Airport, according to the contractual agreements executed between the Directorate General of Civil Aviation and the investor at Kuwait International Airport.

#### Article (3)

To add to Paragraph (A - Repeated) titled "Transit Passengers Fees" of Article (17) of the Ministerial Resolution No. (14) of year 2000 as follows:

A sum of Fils (100) shall be collected from the airline companies for each passenger transferring his flight to another via Kuwait International Airport.

#### Article (4)

This Resolution shall be published in the official gazette, and shall enter into force as of the date it is issued.

Minister of Communications and  
Minister of Planning  
Minister of State for Administrative  
Development Affairs  
Chairman of the Supreme Council for  
Civil Aviation

Issued on: 3rd Jumada I, 1425AH.  
Corresponding to: 21st June 2004AD.

وأمتعتهم وجسور نقل الركاب وتكاليف إزالة المخلفات من مواقف الطائرات .

#### مادة (٢)

تلغى الفقرة (أ) من المادة ١٧ من القرار الوزاري رقم (١٤) لسنة ٢٠٠٠ سالف الذكر وتستبدل بالفقرة التالية :

(أ) يحصل مبلغ وقدره أربعمائة فلس (٠,٤٠٠) فلس من شركات الطيران عن كل راكب مغادر إبتداء من دولة الكويت يتم قبوله وأمتعته على رحلاتها في مناطق الوزن (١-٢-٣-٤) في مبنى الركاب بمطار الكويت الدولي وذلك وفق الترتيبات التعاقدية التي تجريها الإدارة العامة للطيران المدني مع المستثمر في مطار الكويت الدولي .

#### مادة (٣)

تضاف فقرة (أ) مكرر بعنوان رسوم ركاب الترانزيت للمادة (١٧) من القرار الوزاري رقم ١٤ لسنة ٢٠٠٠ على النحو التالي :

يتم تحصيل مبلغ وقدره (١٠٠) فلس من شركات الطيران على كل راكب يحول من رحلة إلى أخرى عبر مطار الكويت الدولي .

#### مادة (٤)

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويعمل به اعتبارا من تاريخ صدوره .

وزير المواصلات ووزير التخطيط  
ووزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية  
رئيس المجلس الأعلى للطيران المدني

صدر في : ٣ جمادى الأولى ١٤٢٥ هـ  
الموافق : ٢١ يونيو ٢٠٠٤ م



**نظام امتيازات السفر السنوية للجهات العاملة  
في مطار الكويت الدولي**

أولاً: الإدارة العامة للطيران المدني :

تذكرة مخفضة 30 حسب درجة السفر	تذكرة مخفضة 50 حسب درجة السفر	تذكرة مجانية واحدة 100 درجة أولى	المستفيد
مفتوحة	1	درجة أولى	الرئيس والزوجة
مفتوحة	1	درجة أولى	المدير العام وزوجته
مفتوحة	1	الدرجة الأولى / درجة رجال الأعمال J/F	نواب المدير العام مع زوجاتهم
مفتوحة	1	رجال الأعمال	مدراء الدوائر مع زوجاتهم
مفتوحة	1	Y/J	المراقبون ورؤساء المهندسين مع زوجاتهم
مفتوحة	1	Y	رؤساء الأقسام - ضابط المراقبة الجوية - ضابط معلومات طيران - ضابط مراقبة الرادار - متنبئ جوي - المهندسين
مفتوحة	1	Y/SL	بقية موظفي الإدارة العامة للطيران المدني
نفس الإمتيازات المقررة لنظرائهم في المؤسسة لأحكام قرار امتيازات السفر المعمول به في المؤسسة وأي تعديلات تطرأ عليه .			مفتشي الطيران

## Annual Travel Privileges System For Those Working At Kuwait International Airport

### First: Directorate General of Civil Aviation:

Beneficiary	1 Free Ticket 100 First Class	Discounted Ticket 50 As Per Travel Fair	Discounted Ticket 30 As Per Travel Fair
President and Spouse	First Class	1	Open
Director General and Spouse	First Class	1	Open
Deputies of Director General and Spouses	First Class / Business Class J/F	1	Open
Department Directors and Spouses	Business Class	1	Open
Supervisors and Chief Engineers and spouses	Y/J	1	Open
Heads of Section - Officer Air Control - Officer Aviation Information - Officer Radar control - Weather Forecaster - Engineers	Y	1	Open
Remaining employees of the Directorate General of Civil Aviation	Y/SL	1	Open
Aviation Inspectors	Same privileges determined to their counterparts at the Corporation as per the provision of the resolution about the travel privileges applicable at the Corporation and any amendments to take place thereon		

**قرار رقم ٣١ لسنة ٢٠٠٦**  
**بشأن تعديل قرار مجلس الخدمة المدنية رقم ٢**  
**بلائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال**

مجلس الخدمة المدنية :

- بعد الاطلاع على مواد ١٢ ، ١٤ ، ١٩ من المرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٦ في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له .
  - وعلى المادتين ٧ و ٨٣ من المرسوم الصادر في ٧ جمادى الأول سنة ١٣٩٩ الموافق ٤/٤/١٩٧٩ بشأن نظام الخدمة المدنية والمراسيم المعدلة له .
  - وعلى قرار مجلس الوزراء رقم ٨٤٥ باجتماعه رقم ٥٢-٣/٢٠٠٦ بتاريخ ١٣/٨/٢٠٠٦ .
  - وعلى قرار مجلس الخدمة المدنية رقم ٢ لسنة ١٩٩٢ بشأن لائحة نفقات السفر ومصروفات الانتقال المعدل .
  - وبناء على عرض ديوان الخدمة المدنية .
  - وبعد موافقة مجلس الخدمة المدنية .
- قرر**

مادة (١)

يستبدل بنص المادة الأولى لقرار مجلس الخدمة المدنية رقم ٢/١٩٩٢ المشار إليه النص التالي :  
يستحق الموظف الذي يكلف بمهمة خارج البلاد نفقات سفر تشمل المبيت والماكلو الانتقالات المحلية كما يلي :

- ٣٥٠ دينار يوميا للمعينين بدرجة وزير .
- ٢٥٠ دينار يوميا لشاغلي مجموعة الوظائف القيادية .
- ٢٢٠ دينار يوميا لمجموعة شاغلي الوظائف الأخرى .

مادة (٢)

يعامل المعينون بدرجة وزير معاملة الوزراء في مجال مصروفات الانتقال .

مادة (٣)

يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره وينشر في الجريدة الرسمية .

صدر في : ١٩ رجب ١٤٢٧ هـ  
الموافق : ١٣ أغسطس ٢٠٠٦ م .

ابيض

الفصل السابع  
المسائل التنظيمية الخاصة  
بالطيران المدني

ابيض

Amiri Decree Concerning Setting up  
A Higher Council For Civil Aviation

We, Abdullah Al-Salem Al-Sabah, the  
Amir of the State of Kuwait  
Following perusal of:

- Article (73) of the Constitution,
- The Law No. (30) of year 1960 concerning Issuance of the Civil Air-Navigation Regulations, and
- The Amiri Decree No. (2) of year 1962 concerning Reorganization of the Ministries,
- And pursuant to the proposal of the Minister of Interior,
- And following the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

Article (1)

The Higher Council of Civil Aviation shall comprise:

Minister of Interior ----- President  
Director of Civil Aviation Department  
Director of Civil Airport  
Representative of the Ministry of Finance & Industry  
Representative of the Ministry of Foreign Affairs  
Representative of the Ministry of Information & News

Members

The Council may seek assistant, as it deems, from experts and technical persons, and it may call on the directors in charge of the Kuwaiti air-transport companies to hear their viewpoints without them having right to vote on the decisions.

Article (2)

The Higher Council of Civil Aviation shall have the following jurisdictions:

- 1- Study and set up the State's policy in respect of the civil aviation affairs.
- 2- Devise the economic policy for aviation, which must aim toward enhancing the air-transport industry.
- 3- Study and suggest the temporary bilateral transport arrangements and the

مرسوم أميري بتشكيل مجلس أعلى  
للطيران المدني

نحن عبدالله السالم الصباح أمير دولة الكويت وبعد الاطلاع على المادة ٧٣ من الدستور

وعلى القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠ بإصدار أنظمة الملاحة الجوية المدنية، ، ،  
وعلى المرسوم الأميري رقم ٢ لسنة ١٩٦٢ باعادة تنظيم الوزارات . وبناء على عرض وزير الداخلية .

وبعد موافقة مجلس الوزراء .

رسمنا بالآتي

مادة (١)

يشكل المجلس الأعلى للطيران المدني من :

وزير الداخلية \_\_\_\_\_ رئيسا

مدير إدارة الطيران المدني

مدير المطار المدني

مندوب عن وزارة المالية والصناعة أعضاء

مندوب عن وزارة الخارجية

مندوب عن وزارة الارشاد والانباء

وللمجلس أن يستعين بمن يرى الاستعانة به من الخبراء والفنيين، وله أن يستدعي المديرين المسؤولين عن شركات النقل الجوي الكويتية لابتداء رأيهم دون أن يكون لهم حق في التصويت على القرارات .

مادة (٢)

يختص المجلس الأعلى للطيران المدني :

١ - بدراسة ورسم سياسة الدولة في شؤون الطيران المدني .

٢ - رسم السياسة الاقتصادية للطيران والتي ترمي إلى تنمية صناعة النقل الجوي .

٣ - دراسة واقتراح ترتيبات النقل الثنائية المؤقتة

bilateral agreements, and also grant special freedom as well as express opinion thereon.

- 4- Study and propose the laws concerning the civil aviation affairs and its amendments.
- 5- Coordinate the different journeys between the Kuwaiti carriers in both governmental and private sectors.

#### Article (3)

The Council shall convene upon an invitation from its Chairman. The sessions to be valid, they must be attended by the majority of the members. The resolutions shall be issued upon majority vote of those attending, and in case of equal votes, the side of the Chairman shall prevail.

#### Article (4)

The Chairman of the Council shall appoint a secretary to service him, who will be responsible for the secretarial works therein.

#### Article (5)

The Minister of Interior shall execute this Decree, and it shall become operational as of the date it is published in an official gazette.

Amir of Kuwait  
Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Prime Minister  
Sabah Al-Salem Al-Sabah

Minister of Interior  
Saad Al-Abdullah Al-Salem

Issued on : 7th Jumada II, 1383AH.  
Corresponding to: 24th October 1963AD.

والاتفاقيات الثنائية ومنح الحرية الخاصة وابداء الرأي بشأنها .

- ٤ - دراسة واقتراح القوانين الخاصة بشؤون الطيران المدني وتعديلها .
- ٥ - تنسيق الرحلات المختلفة بين الناقلين الكويتيين في كل من القطاعين الحكومي والخاص .

#### مادة (٣)

يجمع المجلس بدعوة من رئيسه ويشترط لصحة انعقاد جلساته أن يحضرها أغلبية الاعضاء . وتصدر القرارات بأغلبية أصوات الحاضرين وعند التساوي يرجح الرأي الذي منه رئيس المجلس .

#### مادة (٤)

يعين رئيس المجلس أمين سر له يكون مسؤولاً عن أعمال السكرتارية فيه .

#### مادة (٥)

على وزير الداخلية تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

أمير دولة الكويت  
عبدالله السالم الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
صباح السالم الصباح

وزير الداخلية  
سعد العبدالله السالم

صدر في ٧ جمادى الثانية ١٣٨٣ هـ  
الموافق ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ م



Decree No. (52) of Year 1998  
Regarding Amending The First Article  
of The Amiri Decree On Setting p A  
Higher Council For Civil Aviation

Following perusal of:

- The constitution,
- The Decree issued on 7th Jumada II, 1383AH. corresponding to 24th April 1963AD. concerning setting up a Higher Council for Civil Aviation, and the its amending decrees,
- The Decree No. 108/90 concerning Adding Some Jurisdictions to the Minister of Communications, and
- Pursuant to the proposal of the Minister of Communications.
- And after the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

Article (1)

The First Article of the Amiri Decree concerning setting up a Higher Council for Civil Aviation shall be replaced by the following text:

The Higher Council of Civil Aviation

shall be formed as follows:

Minister of Communications	Chairman
President of Directorate General of Civil Aviation	Member
Director General of Directorate General of Civil Aviation	Member
Representative of the Ministry of Information (to be nominated by its Minister)	Member
Representative of the Ministry of Foreign Affairs (to be nominated by Minister)	Member
Representative of the Ministry of Finance (to be nominated by its Minister)	Member
Representative of Ministry of Interior (to be nominated by its Minister)	Member
Representative of the Ministry of Defense (to be nominated by its Minister)	Member
Chairman of Kuwaiti Airways Corporation or his representative	Member

مرسوم رقم ٥٢ لسنة ١٩٩٨ بتعديل المادة  
الأولى من المرسوم الأميري  
بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى المرسوم الأميري الصادر في ٧ من جمادى الثانية سنة ١٣٨٣ هـ الموافق ٢٤ من أبريل سنة ١٩٦٣ م بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني والمراسيم المعدلة له،  
وعلى المرسوم رقم ٩٠ / ١٠٨ بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير المواصلات،  
وبناء على عرض وزير المواصلات،  
وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
رسمنا بالآتي

مادة (١)

يستبدل بنص المادة الأولى من المرسوم الأميري بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني المشار إليه النص الآتي:

يشكل المجلس الأعلى للطيران المدني من:

رئيساً	وزير المواصلات
عضواً	رئيس الإدارة العامة للطيران المدني
عضواً	مدير عام الإدارة العامة للطيران المدني
عضواً	مندوب عن وزارة الإعلام يندبه وزيرها
عضواً	مندوب عن وزارة الخارجية يندبه وزيرها
عضواً	مندوب عن وزارة المالية يندبه وزيرها
عضواً	مندوب عن وزارة الداخلية يندبه وزيرها
عضواً	مندوب عن وزارة الدفاع يندبه وزيرها
عضواً	رئيس مجلس إدارة مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية أو من يندبه لذلك .

The Council may seek assistant, as it deems, from experts and technical persons to hear their viewpoints without them having right to vote on the decisions.

Article (2)

The Ministers, each within his jurisdiction, must implement this Decree, which shall become operational effective from its issuance date, and it must be published in the official gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 21st Thulhija 1418AH.  
Corresponding to: 18th April 1998AD.

وللمجلس أن يستعين بمن يرى الاستعانة بهم  
من الخبراء والفنيين لابتداء رأيهم دون أن يكون  
لهم حق التصويت على القرارات .

مادة (٢)

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

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

رئيس مجلس الوزراء  
وزير المواصلات

سعد العبدالله السالم الصباح

صدر بقصر بيان في : ٢١ ذو الحجة ١٤١٨ هـ  
الموافق : ١٨ أبريل ١٩٩٨ م

Decree No. (108) of Year 1990  
Concerning Adding of Some  
Jurisdictions  
To The Minster of Communications

- Following perusal of:
- Article (72) of the Constitution,
  - The Decree-Law No. (77) of year 1986 concerning Organizing the Public Authorities And Institutions and the Independent Departments,
  - The Decree issued on 7th Jumada II, 1382AH., corresponding to 24th October 1963AD. concerning Setting up a Higher Council for Civil Aviation, and its amending decrees,
  - The Decree issued on 7th Thulhija 1406AH., corresponding to 12th August 1986AD. concerning the Jurisdictions of the Minister of Communications,
  - The Decree issued on 7th Thulhija 1406AH., corresponding to 12th August 1986AD. concerning the Jurisdictions of the Minister of State for Services Affairs,
  - The Decree concerning Setting Up the Ministry, issued on 27th Thulqida 1410AH., corresponding to 20th July 1990AD. and
  - Pursuant to the proposal of the Council of Ministers.
  - And after the approval of the Council of Ministers,

We have decreed as follows:

Article (1)

The Minister of Communications shall assume the following jurisdictions:

- 1- Supervise the affairs of Shuwaikh and Doha ports and the board of directors thereof.
- 2- Supervise the civil aviation affairs and Kuwait International Airport, in addition to having the control over the

مرسوم ١٠٨ لسنة ١٩٩٠  
بإضافة بعض الاختصاصات إلى وزير  
المواصلات

بعد الاطلاع على المادة ٧٢ من الدستور،  
وعلى المرسوم بالقانون رقم ٧٧ لسنة ١٩٨٦  
في شأن تنظيم الهيئات والمؤسسات العامة  
والإدارات المستقلة.  
وعلى المرسوم الصادر بتاريخ ٧ جمادى  
الثانية ١٣٨٢ هـ الموافق ٢٤ أكتوبر ١٩٦٣ م  
بتشكيل مجلس أعلى للطيران المدني والمراسيم  
المعدلة له.  
وعلى المرسوم الصادر بتاريخ ٧ ذو الحجة  
١٤٠٦ هـ الموافق ١٢ أغسطس ١٩٨٦ م في شأن  
اختصاصات وزارة المواصلات.  
وعلى المرسوم الصادر بتاريخ ٧ من ذي  
الحجة سنة ١٤٠٦ هـ الموافق ١٢ من أغسطس  
سنة ١٩٨٦ في شأن اختصاصات وزير الدولة  
لشؤون الخدمات.  
وعلى مرسوم تشكيل الوزارة الصادر في ٢٧  
من ذي القعدة سنة ١٤١٠ هـ الموافق ٢٠ من يونيو  
١٩٩٠ م،

وبناء على عرض رئيس مجلس الوزراء،  
وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
رسمنا بالآتي

مادة (١)

يعهد إلى وزير المواصلات بمباشرة  
الاختصاصات التالية:  
١ - الاشراف على شؤون موانئ الشويخ  
والدوحة مجلس إداراتها.  
٢ - الاشراف على شؤون الطيران المدني  
وعلى مطار الكويت الدولي، وتلحق به الإدارة

Directorate General of Civil Aviation, and  
presiding over the Higher Council of Civil  
Aviation.

Article (2)

The Prime Minister and the Ministers,  
each within his jurisdiction, shall execute  
this Decree. This Decree shall become  
operational effective from the its issuance  
date, and must be published in the official  
gazette.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed

Prime Minister  
Saad Al-Abdullah Al-Salem Al-Sabah

العامّة للطيران المدني ويتولى رئاسة المجلس  
الأعلى للطيران المدني .

مادة (٢)

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل  
فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من  
تاريخ صدوره وينشر في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت  
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء  
سعد العبدالله السالم الصباح

Law No. (26) of Year 1995  
Concerning The Free Zones

قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٩٥  
بشأن المناطق الحرة

Following perusal of:

- The Constitution,
  - Decree No. 3 of year 1955 regarding the Kuwaiti Income Tax its amending laws,
  - Law No. 15 of year 1960 concerning Issuance of The Companies Law and its amending laws,
  - Law No. 38 of year 1964 regarding Working In The Sector and its amending laws,
  - Law No. 43 of year 1964 concerning Imports,
  - Decree-Law No. 133 of year 1977 regarding the Establishment of Kuwait Ports Authority and its amending laws,
  - Law No. 13 of the year 1980 concerning the Customs, and
  - Decree-Law No. 68 of the year 1980 regarding the Issuance of The Commerce Law and its amending laws,
- The National Assembly has approved the law which text reads as follows, and we have ratified and enacted same,

Article (1)

It is permitted - upon a resolution by the Council of Ministers - to establish more free trade zone. The resolution shall indicate the locations and limits of such zone.

Article (2)

It is permitted upon a resolution by the Minister of Commerce & Industry to grant license at the Free Trade Zones to carry out the following:

- A- Storing and displaying products of any type regardless of its place of origin or source.
- B- Performing the operations under which the condition of goods available at Free

بعد الاطلاع على الدستور،  
وعلى المرسوم رقم ٣ لسنة ١٩٥٥ بشأن  
ضريبة الدخل الكويتية والقوانين المعدلة له،  
وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠ باصدار  
قانون الشركات والقوانين المعدلة له،  
وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٤ في شأن  
العمل في القطاع القوانين المعدلة له،  
وعلى القانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٦٤ في شأن  
الإستيراد.

وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٣٣ لسنة  
١٩٧٧ بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ والقوانين  
المعدلة له،  
وعلى القانون رقم ١٣ لسنة ١٩٨٠ في شأن  
الجمارك،

وعلى المرسوم بالقانون رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠  
بإصدار قانون التجارة والقوانين المعدلة له،  
وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه،  
وقد صدقنا عليه واصدرناه،

مادة (١)

يجوز - بقرار من مجلس الوزراء - إنشاء  
منطقة تجارة حرة أكثر، ويبين القرار الصادر  
مواقع تلك المناطق وحدودها.

مادة (٢)

يجوز بقرار من وزير التجارة والصناعة  
الترخيص في المناطق الحرة بما يأتي:  
أ - تخزين وعرض البضائع من أي نوع كانت  
وأيا كان منشؤها أو مصدرها  
ب - إجراء العمليات التي من شأنها تغيير حالة  
البضائع الموجودة بالمناطق الحرة وتهيئتها تبعا

Zones could be altered and arranged according to trade requirements of the trade exchange needed by those operating at the Free Zones.

Article (3)

It is prohibited to enter into the Free Zones, and also prohibited to store and display the damaged or banned goods therein. In the event of violation, the applicable laws and regulations shall be applied.

Article (4)

The license referred to in Article (2) hereof must contain the place of practicing the activity inside the Free Zone as well as the purposes for which the license was granted, the validity period of the license and the amount of financial guarantee to be paid by the licensee.

Article (5)

The following shall be exempted from the taxes and Customs' duties:

- A- The projects established in the free zones and the profits realized from the activities practiced in these zones.
- B- The products imported to or exported from the free zones.
- C- The tools and equipment required for the work inside the free zones regardless of their types.

All without prejudice to the provisions of this law.

Article (6)

Goods entered into Free Zones shall not be subject to any restrictions regarding its duration therein, save in the event of cases necessitating their removal out of the Zones due to their relevant nature or failure of owners to pay their financial obligations, or in case of violating the provisions of this law. Furthermore, neither imports into the Zone nor exports from the Zone shall be subject to import/export restrictions.

لمقتضيات حركة التبادل التجاري التي يحتاجها العاملون داخل المناطق .

مادة (٣)

يحظر في المناطق الحرة دخول وتخزين وعرض البضائع التالفة أو المحظورة وفي حالة المخالفة تطبق القوانين واللوائح المعمول بها .

مادة (٤)

يجب أن يتضمن الترخيص المشار إليه في المادة (٢) بيان مكان ممارسة النشاط داخل المنطقة الحرة والأغراض التي منح من أجلها ومدة سريانه ومقدار الضمان المالي الذي يؤدي المرخص له .

مادة (٥)

تعفى من الضرائب والرسوم الجمركية :  
أ - المشروعات التي تقام بالمناطق الحرة والأرباح التي تحققها من ممارسة نشاطها داخل هذه المناطق .  
ب - البضائع التي تستورد للمناطق الحرة أو التي تصدر منها .  
ج - الأدوات والمهمات اللازمة للعمل داخل المناطق الحرة أيا كان نوعها .  
وذلك كله دون الإخلال بما هو منصوص عليه في هذا القانون .

مادة (٦)

لا تخضع البضائع التي تدخل المناطق الحرة لأي قيد من حيث مدة بقائها إلا في الحالات التي تستدعي اخراجها نتيجة لطبيعتها أو تخلف أصحابها عن تأدية التزاماتهم المالية أو مخالفتهم لأحكام هذا القانون .  
كما لا تخضع الواردات للمنطقة والصادرات منها لقيود الاستيراد والتصدير .

#### Article (7)

The employees specified in a decision issued by the Minister of Commerce & Industry shall have the right to enter the Free Zones and as well as the entities therein, and to seize any violations committed against the provisions of this law or its Executive Bylaws. They may also seek assistance from the police forces.

#### Article (8)

The licensee undertakes, pursuant to the provisions of this law, to insure all the buildings, machines and equipment against all incidents, he also undertakes to remove same at his own expenses within the period determined by a Resolution issued by the Minister of Commerce & Industry as of the date of his license period expires.

#### Article (9)

Entry into or residing at the Free Zones shall according to the terms and situations prescribed in a resolution to be issued by the Minister of Commerce & Industry. Moreover, this resolution shall determine the consideration for occupying the spaces where the goods are stored.

#### Article (10)

It is forbidden to withhold, confiscate, or subject to receivership the money invested in the Free Zones without a judicial process.

#### Article (11)

The Ministry of Commerce & Industry shall assume the responsibility of supervising the Free Zones. This Ministry may entrust the management of said Zones to specialized entities from the private sector after obtaining the approval of the Council of Ministers and in accordance with conditions it prescribes.

#### Article (12)

The party authorized to manage the Free Zones may, for the purpose of performing its assigned functions and carrying out its duties and pertinent obligations, seek the

#### مادة (٧)

يكون للموظفين الذين يصدر بتحديدهم قرار من وزير التجارة والصناعة حق دخول المناطق الحرة ومنشآتها وضبط ما يقع من مخالفات لأحكام هذا القانون ولوائحه التنفيذية ولهم أن يستعينوا بأفراد قوة الشرطة .

#### مادة (٨)

يلتزم المرخص له وفقا لأحكام هذا القانون بالتأمين على المباني والآلات والمعدات ضد جميع الحوادث كما يلتزم بإزالتها على نفقته الخاصة خلال المدة التي تحدد بقرار من وزير التجارة والصناعة اعتبارا من تاريخ انتهاء مدة ترخيصه .

#### مادة (٩)

يكون دخول المناطق الحرة أو الإقامة فيها وفقا للشروط والأوضاع التي يصدر بها قرار من وزير التجارة والصناعة كما يحدد هذا القرار مقابل إشغال الأماكن التي تودع بها البضائع .

#### مادة (١٠)

لا يجوز الحجز على الأموال المستثمرة في المناطق الحرة أو مصادرتها أو فرض الحراسة عليها عن غير الطريق القضائي .

#### مادة (١١)

تتولى وزارة التجارة والصناعة الإشراف على المناطق الحرة، ويجوز لهذه الوزارة أن تسند إدارة المناطق المذكورة إلى الجهات المتخصصة بالقطاع الخاص بعد موافقة مجلس الوزراء وبالشروط التي يقررها .

#### مادة (١٢)

للجهة المخولة بإدارة المناطق الحرة في سبيل مباشرة أعمالها والقيام بواجباتها وإلتزاماتها الإستعانة بكافة الجهات المعنية والمتخصصة في

assistance of all competent Government authorities of specialization, and such authorities shall provide the facilities within the limits determined by the Council of Ministers.

#### Article (13)

The Free Zones shall be subject to the provisions of the laws governing Health and Agriculture Quarantine, Environment Protection, including those provisions prescribing safeguarding and protection against plights and epidemic diseases. Moreover, the provisions of the Kuwaiti legislation shall apply to whatever not mentioned specifically in this law.

#### Article (14)

It is permitted to agree on settling the disputes that arise between the projects established in Free Zones or between such enterprises and the party assuming the management of said Zones or any other authorities and administrative bodies having relation with Free Zones business activities, by means of arbitration.

The Arbitration Panel shall be set up of one arbitrator for each party to the dispute and a third umpire to be elected upon mutual agreement of the said two arbitrators. In the event of disagreement to elect him within a thirty day period from the date of appointing the latter one, the umpire shall be elected at the request of either party, under a resolution from the Minister of Commerce & Industry. The Arbitration Panel shall lay down the rules of its procedure, without abiding by the rules of the Civil and Commercial Procedure Law, save in relation to sureties and basic principles of litigation. It shall pass its verdict by majority vote, which shall be binding to all parties and duly enforceable same as final judgments. The Panel shall fix the relevant arbitration fees and identify the party who shall bear same.

#### Article (15)

Without prejudice to more severe punishment provided in another law, any person who violates any of the provisions

الدولة وعلى هذه الجهات تقديم التسهيلات في الحدود التي يراها مجلس الوزراء .

#### مادة (١٣)

تسري على المناطق الحرة أحكام القوانين المتعلقة بالحجر الصحي والزراعي وحماية البيئة والمتعلقة بالحماية والوقاية من الآفات والأمراض كما تسري أحكام التشريع الكويتي فيما لم يرد بشأنه نص خاص بها القانون .

#### مادة (١٤)

يجوز الاتفاق على تسوية المنازعات التي نشأ بين المشروعات المقامة بالمناطق الحرة أو بينها وبين الجهة التي تتولى إدارة تلك المناطق أو غيرها من السلطات والأجهزة الإدارية ذات الصلة بنشاط العمل بالمناطق بطريق التحكيم .

وتشكل هيئة التحكيم من عضو عن كل من طرفي النزاع وعضو ثالث مرجح يتفق على اختياره العضوان المذكوران فإذا لم يتفقا على اختياره خلال ثلاثين يوماً من تعين آخرهما يتم اختيار العضو المرجح بناء على طلب أي من الطرفين بقرار من وزير التجارة والصناعة .

وتضع هيئة التحكيم قواعد الإجراءات الخاصة بها دون التقيد بقواعد قانون المرافعات المدنية والتجارية إلا ما يتعلق منها بالضمانات والمبادئ الأساسية للتقاضي ، وتصدر قراراتها بأغلبية الأصوات وتكون نهائية وملزمة للطرفين وقابلة للتنفيذ شأنها شأن الأحكام النهائية .

وتحدد الهيئة مصاريف التحكيم ومن يتحملها .

#### مادة (١٥)

مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد ينص عليها



of this law or regulations and resolutions thereof shall be punished by a fine not exceeding Five Thousand Kuwaiti Dinars.

Reconciliation may be made in respect of this offence, and whoever executes the minutes of the same shall after confronting the alleged offender, offer reconciliation and state such a fact on his record. Consequently the alleged offender who is desirous to reconciling shall within five days from the reconciliation offer date pay half of the maximum fine determined for the offence attributed to him up to an amount not exceeding Five Hundred Kuwaiti Dinars. The reconciliation shall result in abatement of the penal action at law including all its effects, but reconciliation may not be made in the event of recidivism.

#### Article (16)

The Minister of Commerce & Industry shall issue the regulating decisions and executive procedures pertaining to the Free Zones.

#### Article (17)

All Ministers, each within his jurisdiction, shall implement this law.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 3rd Safar 1416AH.  
Corresponding to: 1st July 1995AD.

قانون آخر، يعاقب كل من يخالف أي حكم من أحكام القانون أو اللوائح والقرارات المنفذة له، بالغرامة التي لا تتجاوز خمسة آلاف دينار .

ويجوز الصلح في هذه الجريمة، وعلى محرر المحضر بعد مواجهة المتهم بها، أن يعرض عليه الصلح ويثبت ذلك في محضره وعلى المتهم الذي يرغب في الصلح أن يدفع خلال خمسة أيام من عرض الصلح عليه نصف الحد الأقصى للغرامة المقررة للجريمة المنسوبة إليه ولا يتجاوز خمسمائة دينار ويترتب على الصلح انقضاء الدعوى الجزائية بجميع آثارها ولا يجوز الصلح في حالة العود .

#### مادة (١٦)

يصدر وزير التجارة والصناعة القرارات المنظمة والإجراءات التنفيذية الخاصة بالمناطق الحرة .

#### مادة (١٧)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون .

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان في : ٣ صفر ١٤١٦ هـ  
الوافق : ١ يوليو ١٩٩٥ م

Explanatory Memorandum  
For The Draft-Law Concerning The Free  
ones

The various countries began recently to take a new approach towards the achievement of the commercial and industrial development objectives, attraction of capital and limiting the investment of such capital in foreign countries. They achieved this goal by creating free zones aiming at transforming these countries into commercial hubs, refreshing the maritime transportation and navigation movement and encouraging the small enterprises. Hence, the State of Kuwait decided to recover its financial position in the region by increasing the volume of transit trade, re-export of goods, attracting the capital reduce it investment in other countries and creating a confidence in Kuwait's political and economic position on the local and international levels by establishing free trade zones to go along line with the developed international commercial positions. For this purpose, the attached draft law on free zones has been prepared.

Article (1) of the draft law stated that a free trade zone may be established upon a resolution issued by the Council of Ministers and that the resolution shall indicate the location and limits of such zone.

Article (2) granted the Minister of Commerce & Industry the power to license the Free Trade Zones to practice the activities of storage and display of products of any type, origin or source and to perform the process under which the condition of goods are changed and prepared according to trade and market requirements. The text set only the main standards for such activities leaving the details (i.e. selection,

مذكرة إيضاحية لمشروع القانون  
بشأن المناطق الحرة

أخذت الدول المختلفة في الآونة الأخيرة في الاتجاه نحو انتهاز مسار جديد لتحقيق أهداف التنمية التجارية والصناعية وجذب رأس المال والحد من هجرته وذلك بإنشاء مناطق حرة يكون الهدف منها جعل البلاد مركزا تجاريا وانعاش حركة النقل والملاحة البحرية وتشجيع قيام الصناعات الصغيرة.

وقد رأت دولة الكويت استعادة مركز الصدارة التجاري في المنطقة من خلال زيادة الحجم في تجارتي العبور وإعادة التصدير وجذب رأس المال والحد من هجرته وإيجاد الثقة بوضع الكويت السياسي والاقتصادي على المستوى المحلي والعالمي وذلك بتنظيم إنشاء مناطق تجارية حرة بما يساير الأوضاع التجارية الدولية المتطورة وتحقيقا لهذا الغرض فقد أعد مشروع القانون المرافق بشأن المناطق الحرة.

وقد نص المشروع في المادة (١) منه على جواز إنشاء منطقة تجارية حرة أو أكثر وذلك بقرار من مجلس الوزراء على أن يبين هذا القرار مواقع المناطق وحدودها.

وخولت المادة (٢) من المشروع وزير التجارة والصناعة الترخيص في المناطق الحرة بالقيام بعمليات تخزين وعرض البضائع أيا كان نوعها أو منشؤها وإجراء العمليات التي من شأنها تغيير حالة البضائع وتهيئتها تبعا لمقتضيات حركة التبادل التجاري ومتطلبات الأسواق ومزاولة أي مهنة يحتاج إليها النشاط والخدمات التي يحتاجها العاملون داخل المناطق، وقد اكتفى النص بوضع المعايير الرئيسية لتلك الأنشطة دون الدخول في التفاصيل تاركا ذلك للقرارات

cleaning, blending, mixing and packaging of goods) to the executive resolutions.

Article (3) prohibited the entry into, storage and display of damaged or banned goods at the Free Zones. The text was general and did not differentiate between the internationally banned products like drugs and the products prohibited by local laws such as the alcoholic beverages. The Article stated that in the case of violation, the applicable laws and regulations shall apply.

Article (4) stated that the license referred to in Article (2) shall include the place, i.e., the site where a relevant activity is practiced within a Free Zone, the purposes for which the license is issued, the validity of its duration and the amount of guarantee payable by the licensee. Such are the essential conditions required by the regulator to render the license valid.

Article (5) indicated the categories which shall be exempted from the customs and duty taxes being the projects established in the free zones and the profits realized from the activities practiced in such zones, the products imported to or exported from the free zones and the tools and equipments required for the work in the free zones without prejudice to the provisions of the law.

Article (6) included another facility related to the duration of remaining of goods inside the Free Zones which shall not be subject to any restrictions, save in the event of cases necessitating their removal out of Zones due to their relevant nature or to failure of owners to pay their financial and legal obligations. Furthermore, the text included the exemption of imports and the exports into and from the Zone from import/export restrictions.

Article (7) stated the principle of control over the activities of the Free Zone and the

التنفيذية كعمليات الفرز والتنظيف والخلط والمزج والتعبئة وما شابهها .

وحظرت المادة (٣) دخول وتخزين وعرض البضائع التالفة أو المحظورة، وجاء النص عاما فلم يفرق بين البضائع المحرمة دوليا بمقتضى اتفاقيات دولية كالمخدرات وغيرها وما هو محظور بمقتضى القوانين الداخلية كالخمر وغيرها وقرر النص أنه في حالة المخالفة تطبق الجزاءات المنصوص عليها في القوانين واللوائح السارية سواء الجزائية والإدارية .

وأوجبت المادة (٤) أن يشتمل الترخيص المنصوص عليه بالمادة (٢) على بيان مكان ممارسة النشاط داخل المنطقة والغرض من منح الترخيص ومدة سريانه ومقدار الضمان المالي الذي يؤديه المرخص له، وهذه الشروط هي الشروط الجوهرية التي تطلبها المشرع لاعتبار الترخيص صحيحا منتجا لآثاره .

وتكلفت المادة (٥) ببيان الاعفاءات من الضرائب والرسوم الجمركية بالنسبة للمشروعات التي تقام في المناطق الحرة والأرباح التي تحققها والبضائع التي ترد إليها أو تصدر منها والأدوات والمهمات اللازمة للعمل داخل المناطق الحرة دون أخلال بما هو منصوص عليه في هذا القانون .

كما تضمنت المادة (٦) بيان نوع آخر من التسهيلات يتمثل في مدة بقاء البضائع في المنطقة دون أي قيد إلا في الحالات التي تستدعي أخراجها نتيجة لطبيعتها أو تخلف أصحابها عن تأدية التزاماتهم المالية والقانونية، كذلك تضمن النص الاعفاء من قيود الاستيراد والتصدير بالنسبة للواردات للمنطقة والصادرات منها .

كذلك حددت المادة (٧) مبدأ الرقابة على

necessity of compliance of such activities with the law. For such purpose, the text of this Article gave the Minister of Commerce & Industry the power to determine the officials who shall have the right to enter Free Zones and the plants established therein to investigate any contraventions. The text permitted such officials to seek the assistance of the police, if necessary.

Article (8) obliged the licensee to insure all the buildings, machines and equipment against all accidents to keep the insured party and other parties dealing with the plants insured against any loss or accidents. The Article obliges the licensee also to undertake to remove such buildings, machines and equipment at on his own expense within the period determined by a resolution issued by the Minister of Commerce & Industry as of the date of the license expiry.

Article (9) stated that the Minister of Commerce & Industry shall issue a resolution on the conditions and stipulations of entry into or residing at Free Zones and the same resolution shall specify the relevant storage charges for occupying vacant places where goods are warehoused.

Article (10) stated that the property and/or funds invested in Free Zones may not be attached, retained, confiscated or subject to sequestration or receivership, save through a judicial process.

Article (11) indicated the way of managing the free zones stating that the Ministry of Commerce & Industry shall assume the responsibility of Free Zone supervision and that the Ministry may entrust the management of said zones to specialized entities of the private sector after securing the approval of the Council of Ministers, and in conformity with its prescribed conditions.

Article (12) stated that all competent

أعمال المنطقة وضرورة أن يتم العمل فيها طبقاً للقانون ولتحقيق أهدافها المرجوة فقد عهد النص إلى وزير التجارة والصناعة تحديد الموظفين الذين لهم حق دخول المناطق الحرة ومنشأتها وضبط المخالفات وأجازت لهم الإستعانة بأفراد قوة الشرطة في حالة الاقتضاء .

وأوجب المشروع في المادة (٨) منه على المرخص له التأمين على المباني والآلات والمعدات ضد جميع الحوادث لصالح كل من المؤمن والغير بالمنطقة أو المتعاملين مع هذه المنشآت حتى لا تكون عرضة للضياع في حالة الحوادث، كذلك أوجب النص على من ينتهي ترخيصه أن يزيل على نفقته الخاصة المباني والآلات والمعدات وذلك خلال المدة التي يحددها وزير التجارة والصناعة .

ونصت المادة (٩) على أن يصدر قرار من وزير التجارة والصناعة بتحديد شروط وأوضاع دخول المناطق الحرة والإقامة فيها ومقابل إشغال الأماكن التي تودع بها البضائع .

كما نصت المادة (١٠) على عدم الحجز على الأموال المستثمرة في المناطق الحرة أو مصادرتها أو فرض الحراسة عليها إلا عن طريق القضاء وذلك ضماناً لقيام هذه المناطق بالأهداف المرجوة منها .

كما بينت المادة (١١) كيفية إدارة المناطق الحرة فنصت على اسناد الاشراف على تلك المناطق لوزارة التجارة والصناعة وأجازت لها أن تسند إدارتها إلى القطاع الخاص وذلك بموافقة مجلس الوزراء وبالشروط التي يقررها .

وأوجبت المادة (١٢) على كافة الجهات المتخصصة في الدولة معاونة الجهة المخولة بإدارة

Government specialized bodies, shall assist the authorities in charge of managing the Free Zones within the limits determined by the Council of Ministers.

Article (13) stated that the Free Zones shall be subject to the provisions of laws governing Health and Agriculture Quarantine, Environment Protection, including those provisions prescribing safeguarding and protection against plights and epidemic diseases as such laws are indispensable for the public health and environment protection. Moreover, Kuwaiti legislation provisions shall be applicable to matters not otherwise provided for in the present law.

Article (14) allowed the settlement of disputes, arising between the projects established in Free Zones or between such enterprises and the party assuming the management of said Zones or between any other administrative authorities and/or departments in connection with Free Zones business activities, by means of arbitration. It indicated the way of composing the Arbitration Panel. The Article empowered the Arbitration Panel to lay down the rules of its procedures, without abiding by the rules of the Civil and Commercial Procedures Code, save in relation to sureties and basic principles of litigation. The Article stated that the Panel shall pass its verdict by a majority vote, which shall be binding on all parties and duly enforceable as same as final judgments and that the Panel shall fix the relevant arbitration fees and identify by which party shall be borne.

Article (15) indicated the penalty of violating any of the provisions of this law or regulations and resolutions thereof without prejudice to a more severe

المناطق الحرة إذا ما طلبت منها ذلك وفي الحدود التي يقرها مجلس الوزراء .

ونصت المادة (١٣) على أن تسري على المناطق الحرة أحكام القوانين المتعلقة بالحجر الصحي والزراعي وحماية البيئة والمتعلقة بالحماية الوقائية من الآفات والأمراض ، لأن هذه القوانين لا يمكن الاستغناء عن تطبيق نصوصها على المناطق الحرة لتعلقها بالصحة العامة وحماية البيئة وهي كل لا يتجزأ سواء داخل المناطق الحرة أو داخل الدولة ، كما نصت المادة المذكورة على سريان أحكام التشريع الكويتي فيما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا القانون .

وقد أجازت المادة (١٤) الاتفاق على تسوية المنازعات التي تنشأ بين المشروعات المقامة بالمناطق الحرة أو بينها وبين الجهة التي تتولى إدارة تلك المناطق أو غيرها من السلطات والأجهزة الإدارية ذات الصلة بنشاط العمل في هذه المناطق بطريق التحكيم ، وبينت المادة المذكورة كيفية تشكيل هيئة التحكيم وأوكلت إلى تلك الهيئة وضع قواعد الإجراءات الخاصة بها ، دون تقييد بقواعد قانون المرافعات المدنية والتجارية إلا فيما يتعلق منها بالضمانات والمبادئ الأساسية للتقاضي ،

كما نصت تلك المادة على أن قرارات الهيئة تصدر بأغلبية الأصوات وتكون نهائية وملزمة للطرفين وقابلة للتنفيذ ، وتحدد الهيئة مصاريف التحكيم ومن يتحملها .

وبينت المادة (١٥) العقوبة المقررة على مخالفة أي حكم من أحكام القانون وذلك

punishment provided in another law. This Article permitted the reconciliation in respect of this offence, and that the reconciliation shall result in abatement of the penal action.

Article (16) empowered the Minister of Commerce & Industry to issue the regulating decisions and the executive procedures pertaining to the Free Zones.

بمراجعة عدم الاخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر، وأجازت التصالح على عقوبة الغرامة قبل رفع الدعوى العمومية ورتبت على هذا التصالح انقضاء هذه الدعوى .

وأوكلت المادة (١٦) من المشروع إلى وزير التجارة والصناعة إصدار القرارات المنظمة والإجراءات التنفيذية الخاصة بالمناطق الحرة .



ابيض



Law No. (66) of Year 1998  
Concerning The Cancellation of The  
Provisions Preventing The Submission of  
Some Public Authorities And Public  
Corporations To The Control of The  
Audit Bureau Or The Public Tenders  
Law

Following perusal of:

- The Constitution,
- Law No. (30) of year 1964AD.  
concerning the Establishment of the Audit  
Bureau, and its amending laws,
- Law No. (37) of year 1964AD.  
regarding Public Tenders, and its amending  
laws, and
- Law No. (1) of year 1993AD.  
concerning Protecting the Public Funds,  
and its amending laws,

The National Assembly has approved  
the law which text reads as follows, and we  
have ratified and enacted same.

Article (1)

Any provision stated in any law  
stipulating either setting up or regulating  
the public authorities and public  
corporations that are having appended and  
separate budgets, shall be annulled in  
respect of preventing the submission of  
these bodies' activities to the prior control  
of the Audit Bureau as stipulated in the  
aforesaid Law No. (30) of year 1964AD. or  
the provisions of the Public Tenders Law  
No. (37) of year 1964AD.

As exception from the provisions of the  
previous paragraph is the Central Bank of  
Kuwait, the selling operations of oil and its  
derivatives, and the investment transactions  
carried out by the public authorities and  
public corporations that were not subject to  
the prior control of Audit Bureau or to the  
provisions of the law of Central Public  
Tenders before the this law has become  
operational, this without prejudice to the  
provisions of Law No. (1) of year 1993  
concerning the Protection of The Public  
Funds.

قانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٩٨  
بإلغاء النصوص المانعة من خضوع بعض  
الهيئات العامة والمؤسسات العامة  
لرقابة ديوان المحاسبة أو قانون  
المناقصات العامة

بعد الاطلاع على الدستور  
وعلى القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٤ م بإنشاء  
ديوان المحاسبة والقوانين المعدلة له ،  
وعلى القانون رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٤ م في  
شأن المناقصات العامة والقوانين المعدلة له .  
وعلى القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٣ في شأن  
حماية الأموال العامة والقوانين المعدلة له ،  
وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه ،  
وقد صدقنا عليه وأصدرناه .

مادة (١)

يلغى كل نص وارد في أي قانون من القوانين  
المنشئة أو المنظمة فالهيئات العامة والمؤسسات  
العامة ذات الميزانيات الملحققة والمستقلة ، بمنع من  
خضوع أعمالها للرقابة المسبقة لديوان المحاسبة  
المصوص عليها في القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٤  
م ، أو الأحكام قانون المناقصات العامة رقم ٣٧  
لسنة ١٩٦٤ م المشار إليها .

ويستثنى من أحكام الفقرة السابقة بنك  
الكويت والمركزي وكذلك عمليات بيع النفط  
ومشتقاته والعمليات الاستثمارية التي تقوم بها  
المؤسسات والهيئات العامة التي لم تكن خاضعة  
للقابة المسبقة لديوان المحاسبة أو لأحكام قانون  
المناقصات المركزية العامة قبل العمل بهذا  
القانون ؛ وذلك بما لا يتعارض مع أحكام القانون  
رقم (١) لسنة ١٩٩٣ في شأن حماية الأموال  
العامة .

#### Article (2)

The Director of the Audit Bureau shall, after consulting the competent Minister, issue the decisions necessary for the Bureau to execute the prior control provisions stipulated in Law No. (30) of year 1964AD., in a manner conforming with the nature of activity of each of these authorities which are subject to this control, realizing the public interest, and ensuring exchange of information in such a way that preserves its confidentiality.

The Director of the Bureau may, in the cases of his discretion, determine to only notify the Bureau of the contract or the commitment within a period to be specified by the him, without prejudice to the right of the Bureau to subsequent control of the contract or the commitment.

#### Article (3)

The Ministers, each upon his jurisdiction, shall implement this law.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at: Bayan Palace: 23rd Rabi II 1419AH.  
Corresponding to: 16th August 1998AD.

#### مادة (٢)

يصدر رئيس ديوان المحاسبة بعد أخذ رأي الوزير المختص، القرارات اللازمة لمباشرة الديوان لأحكام الرقابة المسبقة المنصوص عليها بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٤م المشار إليه بما يتفق وطبيعة نشاط كل من الجهات الخاضعة لهذه الرقابة وبما يحقق الصالح العام ويكفل تداول المعلومات بالكيفية التي تحافظ على سريتها.

ولرئيس الديوان في الحالات التي يقدرها، الاكتفاء بإخطار الجهة للديوان بالعقد أو الارتباط خلال مهلة يحددها دون الإخلال بحق الديوان في الرقابة اللاحقة للعقد أو الارتباط.

#### مادة (٣)

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون.

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

صدر: قصر بيان: ٢٣ ربيع الآخر ١٤١٩هـ  
الموافق: ١٦ أغسطس ١٩٩٨م

**Explanatory Memorandum of  
The Draft-Law  
Concerning The Annulment of The  
Provisions Preventing The Submission of  
The Public Authorities And Public  
Corporations To The Control of The  
Audit Bureau And**

**The Public Tenders Law**

In many laws concerning setting up or regulating the public authorities and public corporations of separate and appended budgets, it was customary to exempt some of these authorities and corporations either from the prior control of the Audit Bureau or from the submission to the provisions of the Public Tenders Law, or both of them in order to provide a space of freedom and flexibility in the works thereof that entail speed and cannot be referred to the Audit Bureau or the Central Tenders Committee as the length or slowness of such procedures may cause missing the chance of timely determination or delay execution of affairs leading to negative situations that do not suit the nature of the public authorities and corporations, but such exemption is not common to all the authorities, despite the unification of the reason thereof. As such law may be misused in a way that harms the public interest, all the public authorities and corporations shall be equal in the submission thereof to the prior control of the Audit Bureau and to the provisions of the Public Tenders Law in order to maintain the requisites of public interest and the discipline at work therein. The prior control shall be prior to the commitment to an expense or already spent amount and the scope of work thereof depends on the percentage of the public expenses and may be extended to include all the expenses or restricted to certain types. The execution of such control entails the presence of commitment to expenses only after such commitment being approved by the Audit

**المذكرة الإيضاحية للاقتراح بقانون  
بإلغاء النصوص المانعة من خضوع بعض  
الهيئات والمؤسسات العامة  
لرقابة ديوان المحاسبة أو لأحكام قانون  
المناقصات العامة**

جرى في العديد من القوانين الصادرة في شأن إنشاء أو تنظيم الهيئات والمؤسسات العامة ذات الميزانيات المستقلة والملحقة على إعفاء بعض هذه الهيئات والمؤسسات إما من الرقابة المسبقة لديوان المحاسبة، أو من الخضوع لأحكام قانون المناقصات العامة، أو من كليهما معا، على أساس توفير قدر من الحرية والمرونة في أعمالها التي تقتضي السرعة ولا تحمل الرجوع إلى ديوان المحاسبة أو إلى لجنة المناقصات المركز لما قد يترتب على طول هذه الاجراءات أو بطئها من تفويت لفرصة البت في أمورها في الوقت المناسبة، أو تعطيل لإتمام التصرف فيها بما قد يؤدي إلى أوضاع سلبية لا تتماشى مع طابعة هذه الهيئات والمؤسسات العامة بيد أن هذا الاعفاء ليس شاملا لجميعها، على الرغم من اتحاد حكمته، فضلا عن أنه يخشى إساءة أستعماله بما قد ينعكس ضرورة على المصلحة العامة لذا لزم المساواة بين الهيئات والمؤسسات المذكورة في وجوب خضوعها جميعا لرقابة ديوان المحاسبة المسبقة ولأحكام قانون المناقصات العامة على حد سواء، حرصا على مقتضيات المصلحة العامة، وتحقيقا لانضباط العمل فيها. ذلك أن الرقابة المسبقة هي التي تجري قبل الارتباط بمصروف أو صرف فعلا ومجال أعمالها يكون بالنسبة إلى المصروفات العامة وقد يتسع نطاقها فيشمل جميع المصروفات، أو يضيق فيقتصر

Bureau responsible for the financial control. After verifying the safety of the commitment or expense operation and comparing such operation to the provisions of financial laws and regulations and the general rules of the budget in order to avoid the occurrence of any wrong or lawless commitment or expense as such control is regarded as protective with the aim to preserve the public funds and conserving the expense thereof.

For the purpose of the aforesaid, this draft-law was enacted to provide, in Article (1) thereof, for the annulment of any provision in any of the laws for setting up or regulating the public authorities and corporations of appended and separate budgets, which prevents the submission of the activities of these authorities to the prior control of Audit Bureau or to the provisions of the Public Tenders Law.

To provide a space of flexibility to some authorities or investment operations that entail speed in order not to miss the opportunity of timely determination, the second paragraph of the same Article has exempted the Central Bank of Kuwait, the selling operations of oil and its derivative products, and the investment operations executed by the government corporations and authorities from prior control.

In Article (2), the project, not the Audit Bureau, is authorized in urgency situations and in cases of its own discretion, that the concerned Authority to only notify the Bureau of the contract or the commitment within a period the Bureau would specify, together with practicing the subsequent control on the contract or the commitment, in order to facilitate the practice of activities for some authorities which may need so, but in a manner that ensure exchanging the information in a way that maintains its secrecy.

على أنواع معينة منها ويتطلب إجراؤها بالضرورة عدم الارتباط بمصروفات ما يخضع لها أو صرفه إلا بعد إجازة ذلك من ديوان المحاسبة المختصة بالرقابة المالية، بعد التثبت من سلامة عملية الارتباط أو الصرف ومطابقتها لأحكام القوانين واللوائح المالية وللقواعد العامة للميزانية تجنب حدوث ارتباط أو صرف خاطئ أو مخالف للقانون، وذلك بوصفها رقابة وقائية هدفها حماية المال العام والتصون في اتفاهه .

من أجل ما تقدم أعد مشروع هذا القانون قاضيا في مادته الأول بالغاء كل نص في أي من القوانين المنشئة أو المنظمة للهيئات والمؤسسات العامة ذات الميزانيات المستقلة أو الملحقه، يمنع من خضوع أعمالها لرقابة ديوان المحاسبة المسبقة أو الأحكام قانون المناقصات العامة .

ولتوفير قدر من المرونة لبعض الجهات أو العمليات الاستثمارية التي تقتضي السرعة لعدم تفويت فرصة البت في أمورها، فقد جاءت الفترة الثانية من نفس المادة باستثناء بنك الكويت المركزي وعمليات بيع النفط ومشتقاته وكذلك العمليات الاستثمارية التي تقوم بها المؤسسات والهيئات الحكومية من الرقابة المسبقة .

وفي مادته الثانية يخول المشروع وليس ديوان المحاسبة عند الضرورة وفي الحالات التي يقدرها الاكتفاء بإخطار الجهة للديوان بالعقد أو الارتباط خلال مهلة يحددها مع ممارسته لرقابة اللاحقة للعقد أو الارتباط وذلك تيسير الممارسه بعض الجهات لأعمالها التي قد تتطلب ذلك وبما يكفل تداول المعلومات بالكيفية التي تحافظ على سريتها .

Law No. (19) of Year 2000  
Concerning Supporting And  
Encouraging The National Workforce To  
Work At the Non-Governmental Bodies

Following perusal of:

- The Constitution,
- The Decree No. (3) of year 1955AD. concerning the Kuwaiti Income Tax, as amended by Law No. (8) of year 1967AD.,
- The Decree No. (10) of year 1960AD. concerning the Civil Service Bureau, and its amending laws,
- The Law No. (15) of year 1960AD. concerning Issuance of the Commercial Companies Law, and its amending laws,
- The Law No. (37) of year 1964AD. concerning the Public Tenders, and its amending laws,
- The Law No. (38) of year 1964AD. concerning Working at the Private Sector, and its amending laws,
- The Law No. (28) of year 1969AD. concerning Working in the Oil Sector, and its amending laws,
- The Law No. (32) of year 1969AD. concerning Regulating the Licenses of Commercial Shops, as amended by Law No. (12) of year 1994AD.
- The Decree-Law No. (15) of year 1979AD. concerning the Civil Service, and its amending laws,
- The Decree-Law No. (105) of year 1980AD. concerning the State's Properties System, as amended by Law No. (8) of year 1988AD.,
- The Decree-Law No. (14) of year 1992AD. concerning Granting Increase of Social Allowance, Pensions and Public Aids,

قانون رقم ١٩ لسنة ٢٠٠٠  
في شأن دعم العمالة الوطنية وتشجيعها  
للعمل في الجهات غير الحكومية

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى المرسوم رقم ٣ لسنة ١٩٥٥م في شأن ضريبة الدخل الكويتية المعدل بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٧م.
- وعلى المرسوم الأميري رقم ١٠ لسنة ١٩٦٠م بقانون ديوان الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له.
- وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٦٠م بإصدار قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له.
- وعلى القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤م في شأن المناقصات العامة والقوانين المعدلة له.
- وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٤م في شأن العمل في القطاع الأهلي والقوانين المعدلة له.
- وعلى القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٦٩م في شأن العمل في قطاع الأعمال النفطية والقوانين المعدلة له.
- وعلى القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦٩م في شأن تنظيم تراخيص المحلات التجارية المعدلة بالقانون رقم ١٢ لسنة ١٩٩٤م.
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩م في شأن الخدمة المدنية والقوانين المعدلة له.
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠م في شأن نظام أملاك الدولة، المعدل بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٨٨م.
- وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٤ لسنة ١٩٩٢م بمنح زيادة في العلاوة الاجتماعية والمعاشات التقاعدية والمساعدات العامة.

- The Law No. (79) of year 1995 concerning the Fees and Financial Costs for Benefiting from the Public Utilities and Services,
- The Law No. (56) of year 1996 concerning Promulgating the Industry Law,
- The Decree issued on 4/4/1979 concerning the Civil Service System, and its amendments, and
- The Decree issued on 14/8/1983AD. concerning Regulating Kuwait Stock Exchange,

The National Assembly has approved the law which text reads as follows, and we have endorsed and enacted same,

#### Article (1)

The following terms shall have the meanings assigned to them respectively:

- 1- Council: Council of Civil Service
- 2- Governmental Bodies: Ministries, governmental administrations, and bodies of appended and independent budgets.
- 3- Non-governmental bodies: Any body not a governmental body according to the previous item.

#### Article (2)

Item (9) of Article (5) of Law Decree No. 15/1979 shall be replaced with the following text:

(Considering the affairs of workforce and civil service referred by the Council of Ministers)

The following items shall be added to said article:

- 10- Developing the policies of using the national workforce in the different bodies and following the execution thereof in a way that achieves equality and equal opportunity for all citizens.
- 11- Developing the systems that

- وعلى القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٩٥ في شأن الرسوم والتكاليف المالية مقابل الانتفاع بالمرافق والخدمات العامة .

- وعلى القانون رقم ٥٦ لسنة ١٩٩٦ في شأن إصدار قانون الصناعة .

- وعلى المرسوم الصادر في ٤/٤/١٩٧٩ في شأن نظام الخدمة المدنية وتعديلاته .

- وعلى المرسوم الصادر في ١٤/٨/١٩٨٣ م بتنظيم سوق الكويت للأوراق المالية .

وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه وقد صدقنا عليه وأصدرناه .

#### مادة (١)

يقصد بالمفردات التالية المعنى المبين قرين كل

منها: -

١ - المجلس : مجلس الخدمة المدنية .

٢ - الجهات الحكومية : الوزارات والإدارات الحكومية والجهات ذا الميزانيات الملحقة والمستقلة .

٣ - الجهات غير الحكومية : كل جهة لا تعتبر جهة حكومية وفقاً للبند السابق .

#### مادة (٢)

يستبدل بالبند التاسع من المادة الخامسة من

المرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩ المشار إليه النص التالي :

(النظر فيما يرى مجلس الوزراء إحالته من

شؤون القوى العاملة والخدمة المدنية) .

وتضاف إلى المادة المذكورة البنود التالية :

١٠ - وضع سياسات استخدام القوى العاملة الوطنية في الجهات المختلفة ومتابعة تنفيذها بما يحقق المساواة وتكافؤ الفرص بين جميع المواطنين .

١١ - وضع النظم التي تشجع القطاعات غير

encourage non-governmental sectors to employ the national workforce and determining the suitable incentives to attract the workforce to such sectors in a way that guarantees equality in advantages and rights granted to the workforce in all bodies.

- 12- Taking the procedures necessary to strike a balance between the graduates of educational and training institutions and work opportunities available in the different bodies.
- 13- Developing a system for appointing supervisors of the employment affairs in the ministries, governmental departments, and affiliated bodies subordinate to the Civil Service Bureau.
- 14- Proposing the policies concerning the amendment of the structure of workforce in order to implement the plans of replacing the expatriates with the national workforce according to available implementation possibilities.

#### Article (3)

The government shall give the citizens, professionals, and employees of all bodies a social and children allowances.

The Council of Ministers shall issue, upon proposal from the Council of Ministers, the resolutions organizing such allowances. Such resolutions shall determine the value of the two allowances, the conditions of eligibility, and professions, vocations, businesses, and bodies to which it shall be applied, and the period during which the government shall continue to grant such allowances provided that the children allowances shall be Fifty Kuwaiti Dinars for each child till the fifth child.

This is to be carried out without prejudice to the accumulated rights of the employees of governmental bodies before the issuance of such law with respect to the social and children allowances payable thereto.

الحكومية على تشغيل القوى العاملة الوطنية وتقرير الحوافز المناسبة لجذب هذه القوى إلى تلك الجهات، وبما يكفل التنسيق في المزايا والحقوق التي تحصل عليها القوى العاملة في جميع الجهات .

- ١٢ - اتخاذ الاجراءات التي تؤدي إلى التنسيق بين مخرجات المؤسسات التعليمية والتدريبية وفرص العمل المتاحة في الجهات المختلفة .
- ١٣ - وضع نظام تعيين مراقبين لشؤون التوظيف بالوزارات والإدارات الحكومية والجهات الملحقه تابعين لديوان الخدمة المدنية .
- ١٤ - اقتراح السياسات المتعلقة بتعديل تركيبة القوى العاملة بما يؤدي إلى تنفيذ خطط احلال العمالة الوطنية محل العمالة الوافدة وفقاً لما تسمح به امكانيات التطبيق .

#### مادة (٣)

تؤدي الحكومة للمواطنين أصحاب المهن والحرف ولمن يعملون في جميع الجهات علاوة اجتماعية وعلاوة أولاد .

ويصدر مجلس الوزراء بناءً على اقتراح المجلس القرارات المنظمة لذلك وتحدد هذه القرارات قيمة كل من العلاوتين المذكورتين وشروط استحقاقها والمهن والحرف والأعمال والجهات التي تنطبق عليها والمدة التي تستمر الحكومة خلالها في تأديتها، على أن تكون علاوة الأولاد خمسين ديناراً عن كل ولد وحتى الولد الخامس .

وذلك كله مع عدم الاخلال بالحقوق المكتسبة للعاملين في الجهات الحكومية قبل صدور هذا القانون بالنسبة إلى ما يستحقونه من علاوة اجتماعية وعلاوة أولاد .

#### Article (4)

Every unemployed Kuwaiti shall receive a cash allowance. The Council of Ministers shall establish the rules governing the payment of such allowance and the value thereof.

#### Article (5)

The government shall contribute to the development of national workforce in non-governmental bodies by paying a percentage of the training costs thereof. The Council of Ministers shall establish the rules of such contribution.

#### Article (6)

As an exception to the provisions of Law No. (37) of year 1964AD., direct contracting and awarding of limited tenders and tenders by government bodies including military and oil sectors shall be prohibited as of the effective date hereof except for those who complied with the quota determined by the Council of Ministers for the employment of national workforce.

#### Article (7)

One of the criteria of benefiting from the in kind and cash support offered by the governmental bodies to any non-governmental body shall be the compliance with the quota determined by the Council of Ministers for national workforce.

The use of the powers given under Articles 16, 17, and 18 of Decree-Law No. (105) of year 1980AD., shall be upon the condition that the number of Kuwaitis working at the beneficiary shall reach the quota determined by the Council of Ministers.

#### Article (8)

The Council of Ministers shall determine the percentage of national workforce which shall be complied with by any person receiving a coupon or any other in kind or cash benefit from the government for the

#### مادة (٤)

يستحق كل كويتي عاطل عن العمل بدلاً نقدياً ويضع المجلس قواعد صرف هذا البدل وقيمته .

#### مادة (٥)

تساهم الحكومة في تنمية القوى العاملة الوطنية في الجهات غير الحكومية بنسبة من تكلفة تدريب هذه القوى وبضع المجلس قواعد هذه المساهمة .

#### مادة (٦)

استثناء من الأحكام الواردة في القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤م المشار إليه لا يجوز اعتباراً من تاريخ العمل بهذا القانون التعاقد المباشر وإرساء الممارسات والمناقصات في الجهات الحكومية بما في ذلك القطاعات العسكرية والنفطية إلا على من يكون قد التزم بالنسبة التي يحددها مجلس الوزراء لاستخدام العمالة الوطنية .

#### مادة (٧)

يكون من بين معايير الاستفادة بالدعم العيني أو المالي الذي تقدمه الجهات الحكومية إلى أي جهة غير حكومية الالتزام بالنسبة التي يقررها مجلس الوزراء للعمالة الوطنية .

ويشترط عند استخدام الصلاحيات المقررة بموجب المواد ١٦, ١٧, ١٨ من المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠م المشار إليه أن يبلغ عدد الكويتيين لدى المستفيد النسبة التي يقررها مجلس الوزراء .

#### مادة (٨)

يحدد مجلس الوزراء نسبة العمالة الوطنية التي يجب أن يلتزم بها كل من يحصل من الحكومة على قسيمة أو أي ميزة عينية أو مالية



purpose of helping such person practice a craft or vocation or undertake an industrial, commercial, vocational, or agricultural business. The Council of Ministers shall impose on the bodies not abiding by such percentage an additional annual duty according to the provisions of Article (9) hereof.

#### Article (9)

The Council of Ministers shall renew the percentage of the national workforce by which non-governmental bodies in different jobs and professions shall abide. The Council of Ministers shall also impose on the bodies not abiding by such percentage an additional annual duty on each work permit presented to non-Kuwaiti worker added to the agreed number of expatriate workforce in jobs and professions.

The Council of Ministers shall issue, upon the proposition of the Council of Ministers, the regulating resolutions of this process. Such resolutions shall determine the non-governmental bodies and categories of jobs and professions on which the provisions of this article shall be applied, in addition to the required percentage of national workforce and the value of and manner of collecting the duty.

The Council of Ministers shall reconsider the percentage and duty at least once a year. The Council of Ministers shall be entitled to increase the duty in case non-governmental body does not abide by the percentage previously determined by the Council of Ministers.

#### Article (10)

The appointment in governmental bodies and companies which the state owns more than half of their capital shall be advertised in two daily gazettes. The advertisement shall include the job title and conditions of occupying same. The results of acceptance into said jobs shall be advertised in the official gazette. The Council of Ministers

أخرى بهدف مساعدته في ممارسة حرفة أو مهنة أو مباشرة عمل صناعي أو تجاري أو مهني أو زراعي، ويفرض على الجهات التي لا تتقيد بهذه النسبة رسم إضافي سنوي وفقاً لما هو وارد بالمادة (٩) من هذا القانون.

#### مادة (٩)

يجدد مجلس الوزراء نسبة القوى العاملة الوطنية التي تلتزم بها الجهات غير الحكومية في الوظائف والمهن المختلفة. ويفرض على الجهات التي لا تتقيد بهذه النسبة رسم إضافي سنوي على كل تصريح عمل وإذن عمل يمنح لكل عامل غير كويتي تطلبه زيادة على العدد المقرر للعمال غير الوطنية في هذه الوظائف والمهن.

ويصدر مجلس الوزراء بناء على اقتراح المجلس القرارات المنظمة لذلك وتحدد هذه القرارات الجهات غير الحكومية وتصنيفات الوظائف والمهن التي تسري عليها أحكام هذه المادة ونسبة القوى العاملة الوطنية المطلوب التقيد بها ومقدار الرسم وكيفية تحصيله.

وعلى مجلس الوزراء أن يعيد النظر مرة كل سنتين على الأقل في النسبة والرسم وله أن يقر زيادة الرسم في حالة عدم التزام الجهة غير الحكومية بالنسبة التي سبق أن حددها مجلس الوزراء.

#### مادة (١٠)

يكون التعيين في الجهات الحكومية والشركات التي تمتلك الدولة أكثر من نصف رأسمالها عن طريق الإعلان في صحيفتين يوميتين، ويجب أن يتضمن الإعلان مسمى الوظيفة وشروط شغلها، كما يجب الإعلان في الجريدة الرسمية عن نتيجة القبول في هذه الوظائف ويصدر قرار من المجلس تحديد

shall issue a resolution to determine the jobs not subject to the provisions hereof.

#### Article (11)

The bodies abiding by the provisions of Articles (3, 5, 6, 7, 8, and 9) hereof shall present to the Civil Service Bureau an annual statement of the number of Kuwaiti employees working therein and the percentage thereof to the total number of all the employees thereof. Such bodies shall provide in such statement a comparison between the percentages of Kuwaiti employees and all the employees thereof in the last three years and record such data in the audited annual budgets thereof.

The Civil Service Bureau is entitled to demand from any governmental or non-governmental bodies the data and information necessary to apply the provisions hereof.

#### Article (12)

To provide the resources necessary to implement the provisions hereof:

- 1- A 2.5 tax of the net annual earnings shall be imposed on the Kuwaiti companies listed on Kuwait Stock Exchange.
- 2- The Council of Ministers may impose additional duties on the issue and renewal of commercial, industrial, and vocational licenses and on the work permit of the expatriates in way that prevents such expatriates competing with the national workforce, as an exception to the provisions of the aforesaid Law No. (79) of year 1995AD.

This in addition to the sums registered in the general budget of the State for such purpose.

#### Article (13)

The revenues and expenses resulting from the implementation of the provisions hereof shall be registered in the budgets of the ministries and governmental

الوظائف التي لا تخضع لأحكام هذه المادة .

#### مادة (١١)

على الجهات التي تسري عليها أحكام المواد (٣, ٥, ٦, ٧, ٨, ٩) من هذا القانون أن تقدم إلى ديوان الخدمة المدنية بياناً سنوياً بعدد الموظفين الكويتيين فيها ونسبتهم إلى إجمالي عدد الموظفين لديها ومقارنة هذه النسبة بنسبهم في الثلاث سنوات السابقة وأن تدرج هذه البيانات في ميزانياتها السنوية المدققة .

ولديوان الخدمة المدنية أن يطلب من أي جهة حكومية أو غير حكومية البيانات والمعلومات التي يتطلبها تطبيق أحكام هذا القانون .

#### مادة (١٢)

لتوفير الموارد اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون :

- ١ - تفرض ضريبة نسبتها ٥, ٢٪ من صافي الأرباح السنوية على الشركات الكويتية المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية .
- ٢ - يجوز لمجلس الوزراء أن يفرض رسوماً إضافية على إصدار الرخص التجارية والصناعية والحرفية وعلى تجديدها، وكذلك على تصاريح العمل وأذون العمل للعمالة الوافدة بالقدر الذي يحول دون منافستها للعمالة الوطنية وذلك استثناءً من أحكام القانون رقم (٧٩) لسنة ١٩٩٥ م المشار إليه .

هذا بالإضافة إلى المبالغ التي تدرج في الميزانية العامة للدولة لهذا الغرض .

#### مادة (١٣)

تدرج الإيرادات والمصروفات الناتجة عن تنفيذ أحكام هذا القانون بميزانية الوزارات

departments in the relevant sections and chapters.

#### Article (14)

Any person who presents incorrect data with the purpose of non-righteously obtaining benefits provided herein shall be sentenced to imprisonment for not more than one year and/or a fine not exceeding One Thousand Kuwaiti Dinars. In all cases the court orders the return of the sums non-righteously received.

Any person presents incorrect data with the purpose of evading the tax mentioned in article (12) shall be sentenced to imprisonment of not exceeding three years and/or a fine not exceeding Five Thousand Kuwaiti Dinars.

#### Article (15)

As of the first of the second month of implementing this law, all non-governmental bodies using workforce according to the provisions of Laws No. (38) of year 1964AD. and No. (28) of year 1969AD. shall pay the dues of non-Kuwaiti employees working therein in their own accounts in local banks and send a copy of the statements sent to bank in this concern to the Ministry of Social Affairs and workforce. The Council of Ministers shall, upon the proposition of the Minister of Finance, issue a resolution of the rules governing the dealings related to such accounts regarding the expenses and the bank charges thereof.

#### Article (16)

In case of violation of the provisions of the previous article, the employer shall be sentenced to a fine not more than the total dues of the employees the employer failed to pay without prejudice to the obligation of the employer to pay such dues to the

والإدارات الحكومية كل بالقسم والباب المختص .

#### مادة (١٤)

كل من يقدم بيانات غير صحيحة بقصد الحصول دون وجه حق على مزايا وردت في هذا القانون يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين . وفي جميع الأحوال تقضي المحكمة برد المبالغ التي تكون قد صرفت دون وجه حق .

وكل من يقدم بيانات غير صحيحة بقصد التهرب من دفع الضريبة المشار إليها في المادة (١٢) يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين .

#### مادة (١٥)

اعتبار من أول الشهر التالي لتاريخ العمل بهذا القانون يتعين على جميع الجهات غير الحكومية التي تستخدم عمالة وفقاً لأحكام القانون رقمي ٣٨ لسنة ١٩٦٤م ، ٢٨ لسنة ١٩٦٩م المشار إليهما أن تدفع مستحقات العاملين لديها من غير الكويتيين في حساباتهم الشخصية لدى البنوك المحلية وأن ترسل صورة من الكشوف المرسلة للبنوك بهذا الشأن إلى وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل ، ويصدر قرار من مجلس الوزراء بناء على عرض وزير المالية بقواعد المعاملة الخاصة بهذه الحسابات من حيث المصروفات والعمولات البنكية عليها .

#### مادة (١٦)

في حالة مخالفة أحكام المادة السابقة يعاقب صاحب العمل بغرامة لا تتجاوز مجموع مستحقات العاملين التي تخلف عن دفعها ، وذلك دون الإخلال بالتزامه بدفع هذه

employees through the same procedures provided in the previous Article.

Article (17)

Any provision contradictory to the provisions hereof shall be annulled and void

Article (18)

The Prime Minister and the Ministers, each within his respective jurisdictions, shall implement this law. This law shall become operational after one year from the date it is published in the official gazette, except for Articles (3) and (4) which will become operational as of the date of issuing the resolutions regulating them, without disbursing any financial differences for the past.

Amir of Kuwait  
Jaber Al-Ahmed Al-Sabah

Issued at Bayan Palace on: 6th Safar 1421AH.  
Corresponding to: 10th May 2000AD.

المستحقات للعاملين وبذات الإجراءات المنصوص عليها في المادة السابقة .

مادة (١٧)

يلغى كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون .

مادة (١٨)

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء كل فيما يخصه تنفيذ هذا القانون ، ويعمل به بعد سنة من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية ، عدا المادتين (٤,٣) فيعمل بأحكامها من تاريخ صدور القرارات المنظمة لهما دون صرف أي فروق مالية عن الماضي .

أمير الكويت  
جابر الأحمد الصباح

صدر بقصر بيان : ٦ صفر ١٤٢١  
الموافق : ١٠ مايو ٢٠٠٠

Explanatory Memorandum of The  
Draft-Law Concerning Supporting And  
Encouraging The National Workforce To  
Work At The Non-Governmental Bodies

As the constitution has guaranteed the equality in rights and duties for Kuwaiti citizens including the right to work and guarantee stable social life, it is necessary to restructure the workforce and achieve the optimal use of the national human resources and activate the role of non-governmental bodies as a partner in the process of administrative development and national workforce absorption.

Therefore, this Draft-Law was enacted to support and encourage the national workforce to work in non-governmental bodies through bridging the gaps between the salaries and advantages of work in different bodies. This law represents the legal frame that contains the entire rules and main principals of achieving said goals and policies.

Article (1) provides for that some terms mentioned in the Law must be defined. For the purpose of developing the Civil Service Council established by the Decree-Law No. (15) of year 1979AD., Article (2) provides for that new competences shall be added to said Council for the domination of the policies of using the national workforce in governmental and non-governmental bodies. Such article grants the Council the right to put the plans, polices, and procedures that encourage non-governmental bodies to employ the national workforce and the citizens to work therein.

Article (3) provides for that the government shall pays to any Kuwaiti

المذكرة الإيضاحية للاقتراح بقانون في  
شأن دعم العمالة الوطنية وتشجيعها  
للعمل في الجهات غير الحكومية

لما كان الدستور قد كفل المساواة في الحقوق والواجبات للمواطن الكويتي ومن أبرز هذه الحقوق الحق في العمل وضمنان حياة اجتماعية مستقرة، فإن الأمر يقتضي إعادة هيكلة القوى العاملة وتحقيق الاستخدام الأمثل للموارد البشرية الوطنية، وتفعيل دور الجهات غير الحكومية كشريك في عملية التنمية الإدارية وفي إستيعاب القوى العاملة الوطنية.

لذلك أعد هذا الاقتراح بقانون في شأن دعم وتشجيع العمالة الوطنية للعمل في الجهات غير الحكومية وذلك عن طريق تقريب الفوارق بين مرتبات ومزايا العمل في الجهات المختلفة، ويمثل هذا القانون الإطار التشريعي الذي يحتوي على القواعد الكلية والمبادئ الرئيسية لتحقيق الأهداف والسياسات المشار إليها.

وقد نصت المادة الأولى على وضع تعريف لبعض المفردات الواردة في القانون.

وبهدف تطوير مجلس الخدمة المدنية المنشأ بالمرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩م، نصت المادة الثانية على إضافة اختصاصات جديدة إلى المجلس المذكور تجعله مهيمناً على سياسات استخدام القوى العاملة الوطنية في الجهات الحكومية وغير الحكومية، وجعلت له وضع الخطط والسياسات والإجراءات التي تشجع الجهات غير الحكومية على تشغيل القوى العاملة الوطنية وتشجع المواطنين على العمل بها.

أما المادة الثالثة فتقضي بأن تؤدي الحكومة لكل كويتي يلتحق بالعمل لدى القطاع الخاص

working in private or governmental sector a social and children allowance in the rates, terms and criteria determined by the Council of Ministers provided that the children allowance shall not be less than Fifty Kuwaiti Dinars and for five children without prejudice to the accumulated rights of the employees working in governmental bodies during the issue hereof. The accumulated right in the last phrase means the right already obtained by the employee during the issue hereof as he has a child and receives an allowance thereon, i.e. bearing gives the accumulated right in allowance. If the employee, during the issue hereof, have there children, such employee is entitled to have an allowance for two children, but if such employee has obtained five allowance for five children during the issue hereof, he shall not be entitled to any other allowance according to the number mentioned in the first paragraph herein- five children.

Article (4) provides for that money allowance shall be presented to any unemployed Kuwaiti who is able and ready to and searches for work, but he does not find such work. The Law authorizes the Civil Service Council to determine the value and terms of such allowance.

Article (5) provides for that the government shall contribute to the development of national workforce in non-governmental bodies by a percent of training costs according to the rules and terms determined by the Civil Service Council.

Article (6) provided for that direct contracting and transmission of practices and tenders may not be permitted as of the effective date hereof in governmental bodies including military and oil sectors

أو القطاع الحكومي علاوة اجتماعية وعلاوة أولاد بالنسب والشروط والضوابط التي يضعها مجلس الوزراء على ألا تقل علاوة الأولاد عن خمسين ديناراً ولعدد خمسة أولاد وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق المكتسبة للعاملين في الجهات الحكومية الموجودين بالخدمة عند صدور هذا القانون. ويقصد بالحق المكتسب في هذه العبارة الأخيرة، ذلك الذي يكون الموظف قد حصل عليه بالفعل عند صدور هذا القانون، بأن يكون قد أنجب ولداً حصل عنه على علاوة، بمعنى أن الإنجاب هو الذي يعطي الحق المكتسب في العلاوة، فإذا كان الموظف عند صدور هذا القانون قد أنجب ثلاث أولاد، استحق بعد ذلك علاوة عن ولدين، أما إذا كان قد حصل عند صدور هذا القانون على خمس علاوات عن خمس أولاد، فلا يستحق بعد ذلك شيئاً تقييداً بالعدد الذي نصت عليه الفقرة الأولى من هذه المادة، وهو خمسة أولاد.

ونصت المادة الرابعة على صرف بدل نقدي لكل كويتي عاطل عن العمل وهو القادر عليه والراغب فيه ويبحث عنه ولا يجده، وترك القانون لمجلس الخدمة المدنية تحديد قيمة هذا البدل وشروط استحقاقه.

فيما نصت المادة الخامسة على أن تساهم الحكومة في تنمية القوى العاملة الوطنية في الجهات غير الحكومية بنسبة من تكلفة التدريب وفقاً للقواعد والشروط التي يضعها مجلس الخدمة المدنية.

كما نصت المادة السادسة على أنه لا يجوز اعتباراً من تاريخ العمل بهذا القانون التعاقد المباشر وإرساء الممارسات والمناقصات في الجهات غير الحكومية بما في ذلك القطاعات

except for those who abide by the percentage determined by the Council of Ministers for the use the national workforce.

In Articles 7 and 8, the Law provides that the criteria of benefits of any support in kind and cash presented by the governmental bodies to any non-governmental body include the abidance by the percentage determined by the Council of Ministers for the national workforce, also during the use of the powers given by Articles 16, 17, and 18 concerning the State Properties System issued by Decree-Law No. (105) of year 1980AD.

Article (9) provides for that the Council of Ministers shall determine the percentage of national workforce in non-governmental bodies in different jobs and professions considering the circumstances of supply and demand of each profession. In case any non-governmental body does not abide by the percentage determined by the Council of Ministers, such body shall pay an additional annual duty on each work permit presented to non-Kuwaiti worker added after reaching the percentage determined by the Council of Ministers.

For the purpose of equality in appointment in general jobs, Article (10) necessitates that appointment in general jobs in any of the governmental bodies including ministries, governmental administrations, public bodies and corporations, and companies the state owns more than half of the capital thereof shall be advertised in two daily gazettes. The Civil Service Council may exclude, by a resolution thereof, some jobs as the appointment in some jobs does not suit the nature of advertisement such as the jobs of university teaching staff and the Public authority for Applied Education and

العسكرية والنفطية إلا على من يكون قد التزم باستخدام النسبة التي يحددها مجلس الوزراء للعمالة الوطنية .

وفي المادتين السابعة والثامنة حرص القانون على النص على أن يكون من بين معايير الاستفادة بأي دعم حكومي عيني أو مالي للجهات غير الحكومية الإلتزام بالنسبة التي يقررها مجلس الوزراء للعمالة الوطنية ، وكذلك عند الاستفادة من أحكام المواد ١٦ ، ١٧ ، ١٨ من نظام أملاك الدولة الصادر بالمرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ م .

ونصت المادة التاسعة على أن يحدد مجلس الوزراء نسبة العمالة الوطنية في الجهات غير الحكومية في المهن والوظائف المختلفة مع مراعاة ظروف العرض والطلب على كل مهنة ، وإذا لم تلتزم جهة غير حكومية بالنسبة التي حددها مجلس الوزراء وجب عليها أن تتحمل برسم إضافي سنوي على كل تصريح عمل يمنح لكل عامل غير كويتي تطلبه بالمخالفة للنسبة التي حددها مجلس الوزراء .

وتحقيقاً للمساواة في التعيين في الوظائف العامة أوجبت المادة العاشرة أن يكون التعيين في الوظائف العامة في أي من الجهات الحكومية من وزارات وإدارات حكومية وهيئات ومؤسسات عامة وشركات تملك الدولة أكثر من نصف رأس مالها عن طريق الإعلان في صحيفتين يوميتين ، ويجوز لمجلس الخدمة المدنية أن يستثني بقرار منه بعض الوظائف من تطبيق أحكام هذه المادة ، ذلك أن هناك من الوظائف ما لا يتناسب الإعلان عنها مع أسلوب التعيين فيها مثل وظائف أعضاء هيئة التدريس بالجامعة والهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب وكذلك

Training, in addition to appointment for the first time in jobs not in lower levels in public jobs.

Article (11) provides for that the bodies abiding by the provisions of Articles (3, 5, 6, 7, 8, and 9) hereof shall present to the Civil Service Bureau an annual statement of the number of Kuwaiti employees working therein and the percentage thereof to the total number of the employees thereof. Such bodies shall provide in such statement a comparison between the percentages of Kuwaiti employees and all the employees thereof in the last three years. All governmental and non-governmental bodies shall provide the Bureau with all the data related to the workforce working therein in order to enable the Bureau to follow the structure of the workforce in the State, and consequently determine the suitable policies and procedures to achieve the goals of the State in this concern.

Due to the continual deficit of the general budget of the State, Article (12) aims at providing the financial resources necessary to cover the costs of executing this law by imposing a tax on the Kuwaiti companies listed on Kuwaiti Stock Exchange by a percentage of 2.5 of the net annual earnings thereof. The Article also authorizes the Council of Ministers to impose additional duties on the issue and renewal of commercial, industrial, and professional licenses and on the work permit of the expatriates in a way that prevents such expatriates competing the national workforce.

Article (13) provides for that the incomings and outgoings resulting from the execution of the provisions hereof shall be registered in the budgets of the ministries and governmental administrations in the related departments and entries for the annual follow-up of the earnings and

التعيين لأول مرة في غير أدنى الدرجات للوظائف العامة .

وقضت المادة الحادية عشرة بأن تقدم الجهات التي تنطبق عليها أحكام المواد (٣-٥-٦-٧-٨-٩) من هذا القانون إلى ديوان الخدمة المدنية بيانات سنوية بعدد الموظفين الكويتيين فيها ونسبتهم إلى إجمالي عدد الموظفين لديها ومقارنة هذه النسبة بنسبتهم في الثلاث سنوات السابقة، هذا ويجب على كافة الجهات الحكومية وغير الحكومية أن توفر له كافة البيانات المتعلقة بالقوى العاملة فيها، وذلك ليتسنى له متابعة تركيبة القوى العاملة في البلاد وبالتالي تحديد السياسات والإجراءات المناسبة لتطبيق أهداف الدولة بالنسبة لها .

ونظراً للعجز المستمر الذي تعاني منه الميزانية العامة للدولة فإن المادة الثانية عشرة تهدف إلى توفير الموارد المالية اللازمة لتغطية تكاليف تنفيذ أحكام هذا القانون، وذلك بفرض ضريبة على الشركات الكويتية المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية نسبتها ٥,٢٪ من صافي أرباحها السنوية، كما فوضت مجلس الوزراء في فرض رسوم إضافية على إصدار وتجديد الرخص التجارية والصناعية والحرفية وكذلك على تصاريح العمل وأذون العمل للعمالة الوافدة بالقدر الذي يحول دون منافستها للعمالة الوطنية .

وتأتي المادة الثالثة عشرة لتنص على إدراج الإيرادات والمصروفات الناتجة عن تنفيذ أحكام هذا القانون بميزانية الوزارات والإدارات الحكومية كل بالقسم والباب المختص لتكون هناك متابعة سنوية للموارد والمصروفات الناتجة عن تطبيق أحكام هذا القانون .



expenses resulting from the application hereof.

Article (14) determines the punishment of any person presents incorrect data with the purpose of non-righteously obtaining benefits provided herein and also any person presents incorrect data with the purpose of evading the tax mentioned in article (12). It is evident that the execution of the penalty on tax evasion shall not exempt the taxpayer from paying the whole tax.

Article (15) provides for that all non-governmental bodies that use workforce according to the provisions of both Law No. (38) of year 1964AD. and Law No. (28) of year 1969AD. shall pay the claims of non-Kuwaiti employees working therein in their own accounts in local banks to ensure that such employees obtain their salaries and allowances or any other claims.

Article (16) determines the punishment of the employer who fails to pay the claims of the employees thereof according to the provisions of Article (15).

Article (17) provides for the cancellation of any provision contradicts with the provisions hereof.

Article (18) provides for that this Law shall be effective after one year of the date of the publication thereof in an official gazette in order to enable the government to put the regulations necessary to execute the provisions thereof, but Articles (3) & (4) shall be effective in the date of issuing the regulating resolutions thereof without paying any financial differences for the past.

وحددت المادة الرابعة عشرة العقوبة التي توقع على كل من يقدم بيانات غير صحيحة بقصد الحصول بغير حق على ميزة من المزايا التي ينص عليها هذا القانون، وكذلك كل من يقدم بيانات غير صحيحة بقصد التهرب من دفع الضريبة المنصوص عليها بالمادة (١٢). ومن المفهوم أن توقيع العقوبة المقررة لتهرب من دفع الضريبة لا يعني الممول من دفعها كاملة.

وتقضي المادة الخامسة عشرة بالزام جميع الجهات غير الحكومية التي تستخدم عمالة وفقاً لأحكام القانونين رقمي ٣٨ لسنة ١٩٦٤م، لسنة ١٩٦٩م أن تدفع مستحقات العاملين لديها من غير الكويتيين في حساباتهم الشخصية لدى البنوك المحلية ضمناً لحصول هؤلاء العاملين على مستحقاتهم من رواتب ومكافآت أو أي مستحقات أخرى.

وحددت المادة السادسة عشرة العقوبة التي توقع على صاحب العمل في حالة تخلفه عن دفع مستحقات العاملين لديه وفقاً لما تنص عليه المادة الخامسة عشرة.

وتأتي المادة السابعة عشرة لتقتضي بإلغاء كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون.

فيما نصت المادة الثامنة عشر على أن يعمل بهذا القانون بعد سنة من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية، حتى تتمكن الحكومة من وضع اللوائح لتطبيق أحكامه، وذلك عدا المادتين (٤, ٣) فيعمل بأحكامها من تاريخ صدور القرارات المنظمة لهما دون صرف أي فروق مالية عن الماضي.

## قانون رقم (٧) لسنة ٢٠٠٨

### بتنظيم عمليات البناء والتشغيل والتحويل والأنظمة المشابهة وتعديل بعض أحكام

### المرسوم بالقانون رقم (١٠٥) لسنة ١٩٨٠ في شأن نظام أملاك الدولة

- بعد الاطلاع على الدستور .
- وعلى المرسوم الأميري رقم (٥) لسنة ١٩٥٩ بقانون التسجيل العقاري والقوانين المعدلة له ،
- وعلى المرسوم الأميري رقم (١٢) لسنة ١٩٦٠ بقانون تنظيم إدارة الفتوى والشترية لحكومة الكويت والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٥١) لسنة ١٩٦٠ بإصدار قانون الشركات التجارية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٦٤ بإنشاء ديوان المحاسبة ، والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٤ في شأن المناقصات العامة والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (١٨) لسنة ١٩٦٩ في شأن تحديد أملاك الدولة خارج خط التنظيم العام المعدل بالقانون رقم (٧٨) لسنة ١٩٨٦ م ،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم (٦٧) لسنة ١٩٨٠ بإصدار القانون والقوانين المعدلة له ،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم (٦٨) لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة والقوانين المعدلة له ،
- وعلى المرسوم بالقانون رقم (١٠٥) لسنة ١٩٨٠ في شأن نظام أملاك الدولة والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٩٤) لسنة ١٩٨٣ بإنشاء الهيئة العامة لشئون الزراعة والثروة السمكية ،
- وعلى القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٣ بشأن حماية الأموال العامة والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٤٧) لسنة ١٩٩٣ في شأن الرعاية السكنية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (١١) لسنة ١٩٩٥ بشأن التحكيم القضائي في المواد المدنية التجارية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٥ في شأن إسهم نشاط القطاع الخاص في تعمير الأراضي الفضاء المملوك للدولة لأغراض الرعاية السكنية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٥٦) لسنة ١٩٩٦ في شأن إصدار قانون الصناعة ،
- وعلى المرسوم بقانون رقم (٦٤) لسنة ١٩٩٩ في شأن حقوق الملكية الفكرية والقوانين المعدلة له ،
- وعلى القانون رقم (٨) لسنة ٢٠٠١ في شأن تنظيم الاستثمار المباشر لرأس المال الأجنبي في دولة الكويت ،
- وعلى القانون رقم (٥) لسنة ٢٠٠٣ بالموافقة على التفافية الاقتصادية الموحدة بين مجلس التعاون ،
- وعلى القانون رقم (٥) لسنة ٢٠٠٥ بشأن بلدية الكويت ،
- وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه ، وقد صدق عليه وأصدرناه :

#### مادة (١)

يستبدل بنص المادتين (١٥، ١٦) من المرسوم بالقانون رقم ( ) لسنة ١٩٨٠ المشار إليه النصان التاليان :-

#### مادة (١٥) :

«يجوز بقرار من مجلس الوزراء تخصيص أملاك الدولة العقارية للهيئات الدبلوماسية العربية والأجنبية بشرط المعاملة بالمثل ، وكذلك للمنظمات الدولية والإقليمية بدولة الكويت وذلك بغير طريق المزاد العلني ووفقاً للقواعد التي يقررها المجلس بناء على عرض وزير المالية .  
كما يجوز بقرار من مجلس الوزراء بيع أو تأجير أملاك الدولة الخاصة المنقولة بغير طريق المزاد العلني وبالقواعد التي يقررها المجلس بناء على اقتراح الوزير المختص ، بشرط ألا تزيد قيمتها ٥٠ ألف دينار كويتي» .

#### مادة (١٦) :

«يجوز بقرار مسبب من مجلس الوزراء التصرف دون مقابل في أملاك الدولة الخاصة المنقولة إذا كانت لا تزيد قيمتها على خمسين ألف دينار كويتي .  
ويجوز للوزير المختص إهداء الكتب والمطبوعات وغيرها من المصنفات إلى الهيئات والمعاهد العلمية والحكومات والأفراد .

#### مادة (٢)

تضاف إلى المادة ١٧ من المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ المشار إليه فقرتان جديدتان نصهما كالآتي :  
«ويسري حكم الفقرة السابقة على المشروعات المقررة بنظام البناء والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو بنظام البناء والتملك والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو أي نظام آخر مشابه يقام على أملاك الدولة العقارية» .  
«وفي جميع الأحوال لا يجوز مبادلة أملاك الدولة بأ؟؟ الغير» .

#### مادة (٣)

تؤول إلى الدولة وتصبح من أملاكها دون أي تعويض أو مقابل - ما لم يكن منصوصاً في العقد على خلاف ذلك - جميع المشروعات والمنشآت التي أقيمت قبل العمل بهذا القانون على أملاك الدولة العقارية وفقاً لنظام البناء والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو وفقاً لنظام البناء والتملك والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو وفقاً لنظام البناء والتملك والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو وفقاً لأي نظام آخر مشابه بموجب عقد معها أو ترخيص منها ، وذلك من تاريخ انقضاء مدة العقد الأصلي أو ترخيص أو أي تجديد تم على أي منهما ، أو من تاريخ فسخ العقد أو إنهائه للمصلحة العامة .  
ولا يجوز ، بعد العمل بهذا القانون ، إجراء أي تعديلات على عقود أو تراخيص هذه المشروعات أو تمديدها أو تجديدها ، ؟؟ باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك .  
ويكون طرح إدارة هذه المشروعات وفقاً لأحكام هذا القانون .

#### مادة (٤)

لا يجوز لأي جهة عامة ولا للشركات التي تدير أملاك الدولة العقارية نيابة عنها اعتباراً من تاريخ العمل بهذا القانون التعاقد مع أي مستثمر لمشروعات تقام على أملاك الدولة العقارية وفقاً لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية للدولة، أو وفقاً لنظام البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية للدولة، أو وفقاً لأي نظام آخر؟ إلا بعد عرض المشروع على اللجنة العليا وإجازتها للمشروع من جميع النواحي الفنية والمالية والبيئية وغير ذلك من الأمور التي تقررها اللجنة وصدور قرار منها بالموافقة على طرح المشروع للاستثمار، والإعلان عنه قبل شهرين على الأقل من التاريخ دعوة المستثمرين للحصول على وثائق المشروع وذلك لوسائل الإعلام المرئية والمسموعة وبالجملة الرسمية وفي الجريدتين يوميتين عربيتين كويتيتين على الأقل، على أن يتضمن الإعلان موجزاً للمشروع وأهدافه وشروط التعاقد ومدته بما يتفق وأحكام هذا القانون، ويجب بعد ذلك أن يطرح المشروع المزايدة عامة أو بالمنافسة بحسب الأحوال، وألا تقل المدة للمنوحة لتقديم العطاءات عن تسعين يوماً اعتباراً من تاريخ طرح المشروع. وكل ذلك بما يتفق وأحكام هذا القانون.

#### مادة (٥)

إذا كانت التكلفة الإجمالية المقدرة بدراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع الذي وافقت اللجنة العليا على طرحه للاستثمار وفقاً لأحكام المادة الرابعة من هذا القانون تزيد على ستين مليون دينار كويتي بما في ذلك القيمة السوقية المقدرة للأرض المشروع أو القيمة السوقية لحق الانتفاع بها - أيهما أقل - والتي يجب أن يكلف بتقديرها مكتبان على الأقل من المكاتب المعتمدة في هذا الشأن، كلفت اللجنة أي جهة حكومية بأن تتولى القيام بتأسيس شركة مساهمة كويتية عامة لهذا المشروع بدلا من طرحه في مزايدة عامة أو بالمنافسة، على أن توزع أسهمها على النحو التالي:

أ - أربعون في المائة (٤٠٪) من الأسهم تطرحها بمزايدة علنية الجهة الحكومية المكلفة بتأسيس الشركة بين الشركات المساهمة المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأخرى التي توافق اللجنة العليا على مشاركتها في المزايدة.

وترسي المزايدة على من يقدم أعلى سعر للسهم فوق قيمته الاسمية مضافة إليها مصاريف التأسيس - إن وجدت .

ب - عشرة في المائة (١٠٪) من الأسهم لصاحب المبادرة المقبولة بتخفيض مقداره خمسون في المائة (٥٠٪) من متوسط إجمالي السعر الأعلى للسهم الذي تم به ترسية المزايدة المشار إليها في البند (أ) من هذه المادة فوق قيمة السهم الاسمية مضافة إليها مصاريف التأسيس - إن وجدت - وذلك بعد الانتهاء من إجراء هذه المزايدات، فإن اعتذر صاحب المبادرة المقبولة عن المساهمة بهذه النسبة أو بجزء منها لأي سبب من الأسباب، أو لم تكن هناك مبادرة من أحد، طرحت النسبة التي لم تحصل فيها مساهمة للمزايدة وفقاً لأحكام البند السابق.

ج - خمسون في المائة (٥٠٪) من الأسهم تطرح للاكتتاب العام للكويتيين تخصص لكل منهم كل بعدد ما اكتتب به، فإن جاوز عدد الأسهم المكتتب بها عدد الأسهم المطروحة، خصصت جميع

الأسهم المطروحة بالتساوي بين جميع المكتتبين، أما إذا لم يغط الاكتتاب كامل الأسهم المطروحة فيطرح ما لم يكتب به بالمزاد العلني وفقاً لأحكام البند (أ) من هذه المادة .  
وفي جميع الأحوال ، يحق للحكومة دائماً أن تخصص للجهات الحكومية ما لا يزيد على عشرين في المائة (٢٠٪) من الأسهم تقتطعها بالتساوي من النسب المقررة في البندين (أ و ج) من هذه المادة .  
وتحول الزيادة الناتجة عن بيع هذه الأسهم بالمزاد العلني إلى الاحتياطي العام للدولة .

#### مادة (٦)

استثناء من أحكام المادتين السابقتين يجوز لمجلس الوزراء ، بناء على اقتراح اللجنة العليا ، أن يصدر قراراً مسبباً بطرح بعض المشروعات التنموية ذات الطبيعة الخاصة التي لا تتجاوز تكلفتها الاجمالية المقدرة بدراسة الجدوى الاقتصادية مائتان وخمسون مليون دينار كويتي (٢٥٠ مليون د . ك) بما في ذلك القيمة السوقية المقدرة لأرض المشروع أو القيمة السوقية لحق الانتفاع بها ، التي يجب أن يكلف بتقديرها مكتبان على الأقل من المكاتب المعتمدة في هذا الشأن ، للمنافسة بين الشركات المسجلة في سوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأخرى التي توافق اللجنة على مشاركتها في المنافسة ، بشرط أن لا يقل رأسمال أي منها عن الحد الأدنى لرأسمال الشركات المسموح بتسجيلها في سوق الكويت للأوراق المالية ، فإن جاوزت التكلفة الإجمالية هذا المبلغ ، أسست للمشروع شركة مساهمة كويتية عامة وفقاً لأحكام المادة الخامسة من هذا القانون .

وفي جميع الأحوال لا يجوز أن تتجاوز مدة التعاقد للمشروعات المشار إليها في هذه المادة والمادتين السابقتين ثلاثين سنة ، واستثناء من ذلك يجوز بالنسبة للمشروعات التنموية ذات الطبيعة الخاصة التي يحددها مجلس الوزراء أن تمتد هذه المدة إلى ما لا يزيد على أربعين سنة .

وفي هذه الحالة يجب أن تحدد مدة سنوات التعاقد مسبقاً في وثائق طرح هذه المشروعات ، وإلا كانت مدة العقد خمساً وعشرين سنة ، ولا يجوز إجراء أي تعديلات على عقود هذه المشروعات ، كما لا يجوز تمديدها أو تجديدها .

وعند انقضاء مدة العقد تؤول إلى الدولة ، وتعد من أملاكها دون أي مقابل أو تعويض ، المشروعات والمنشآت المشار إليها في هذه المادة والمادتين السابقتين .

ويقع باطلاً بطلاناً مطلقاً كل اتفاق على خلاف أحكام هذه المادة ، كما يبطل كل ما يترتب على ذلك من آثار .

#### مادة (٧)

لا يجوز لأي جهة من الجهات المشار إليها في المادة الرابعة من هذا القانون أن تخاطب البلدية أو أيّاً من الجهات الأخرى في الدولة لتخصيص الأراضي والحصول على التراخيص المناسبة لتنفيذ مشروعات البناء والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو البناء والتملك والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو أي نظام آخر مشابه يقام على أملاك الدولة العقارية ، كما لا يجوز لها أن تتصرف في أملاك الدولة العقارية التي تتمتع فيها بحق الانتفاع سواء بالنزول عن حق الانتفاع بهذه الأملاك أو بمبادلتها أو بأي وجه آخر من أوجه التصرف للغير ، وعلى هذه الجهات في حالة عدم الحاجة إلى هذه الأملاك إعادتها إلى وزارة المالية

- إدارة أملاك الدولة - كما لا يجوز للبلدية أن تخصص أي أراض لهذه المشروعات بما في ذلك المشروعات التي تتولاها البلدية إلا وفقاً لأحكام المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ ولأحكام هذا القانون، ويقع باطلاً بطلاناً مطلقاً كل تصرف للغير يتم في هذه الأملاك على خلاف أحكام هذا القانون ويبطل كل ما يترتب عليه من آثار.

#### مادة (٨)

يستحق مقدم المبادرة التي تقرر قبولها وطرحها للاستثمار وفقاً لأحكام هذا القانون استرداد تكاليف دراسة الجدوى التي توافق اللجنة العليا على مبلغها بالإضافة إلى ١٠٪ منها، ويذكر هذا المبلغ في وثائق المشروع ويدفعه صاحب العطاء الفائز أو الشركة المؤسسة للمشروع ذاته بحسب الأحوال، وإذا اشترك مقدم المبادرة المقبولة في المشروع الذي تم طرحه وتوافرت في عطائه كافة الشروط المطلوبة، كانت له الأفضلية بما لا يزيد على خمسة في المائة (٥٪) من العطاء الأفضل.

#### مادة (٩)

لا يجوز بيع أو تخصيص أي مساحة من أملاك الدولة العقارية لأي مستثمر بغرض إقامة أي مشروع عليها وفقاً لنظام البناء التشغيل وتحويل الملكية للدولة أو وفقاً لنظام البناء والتملك والتشغيل وتحويل الملكية للدولة أو وفقاً لأي نظام آخر مشابه، مقابل قيام المستثمر بتنفيذ البنية التحتية للمشروع ذاته أو لغيره من المشروعات أو مقابل قيامه بتنفيذ أي عمل آخر مثل استصلاح الأراضي أو تأهيلها بيئياً أو غير ذلك، وفي جميع الأحوال يجب أن تطرح أعمال البنية التحتية واستصلاح الأراضي أو تأهيلها بيئياً أو غير ذلك من الأعمال في مناقصات عامة وفقاً لأحكام القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤.

#### مادة (١٠)

في تطبيق أحكام هذا القانون يكون لكل من المصطلحات التالية المعنى المبين قرينه:

- ١ - المشروع: هو مشروع لتنفيذ أحد أوجه النشاط التي تستهدفها الدولة، وذلك من خلال قيام المستثمر بتنفيذ مشروع إنمائي ذي أهمية بالنسبة للاقتصاد الوطني على أرض تملكها الدولة واستغلالها لمدة محددة، وفقاً لأحكام هذا القانون مع دفع مقابل لانتفاعه بهذه الأراضي.
- ٢ - المبادرة: هي دراسة متكاملة تقوم على فكرة إبداعية غير مسبوقه يتقدم بها مستثمر إلى اللجنة العليا، تتضمن تقديم وطرح مخططات لأحد المشروعات المشار إليها في هذا القانون مع دراسة الجدوى الاقتصادية والبيئية والفنية له، وذلك لاتخاذ الخطوات الإجرائية نحو تقييم فكرة المشروع والدراسة الخاصة به وطرحه للاستثمار وفقاً لأحكام المواد الرابعة أو الخامسة أو السادسة من هذا القانون بحسب الأحوال بعد صدور قرار من اللجنة العليا بالموافقة على المشروع.
- ٣ - الجهة العامة: أي وزارة أو إدارة حكومية أو أي جهة ذات ميزانية ملحقة أو مستقلة تقوم بإبرام عقد مع مستثمر من القطاع الخاص للقيام بمشروع وفق أحكام هذا القانون.
- ٤ - اللجنة العليا: اللجنة الوزارية المكلفة بدراسة وإجازة المشروعات التي تقام على أملاك الدولة العقارية، وطرحها للاستثمار وفقاً لأحكام المواد الرابعة أو الخامسة أو السادسة من هذا القانون.
- ٥ - الجهاز: يعني الجهاز الفني لدراسة المشروعات والمبادرات التي تحال إليه من اللجنة العليا.

٦ - المستثمر: أي شركة من القطاع الخاص تأسست وفقاً للقانون في دولة الكويت تتعاقد معها إحدى الجهات العامة، للقيام بأحد المشروعات وفقاً لأحكام المواد الرابعة أو الخامسة أو السادسة من هذه القانون.

٧ - العقد: أي اتفاق مكتوب بين الجهة العامة والمستثمر بشأن تنفيذ أحد المشروعات.

#### مادة (١١)

تنشأ بمرسوم لجنة تسمى «اللجنة العليا للمشروعات التي تقام على أملاك الدولة العقارية» وتتولى طرح المشروعات للاستثمار وفقاً لأحكام المواد الرابعة أو الخامسة أو السادسة من هذا القانون - بحسب الأحوال - برئاسة وزير المالية وعضوية كل من:

- وزير البلدية
  - وزير التجارة والصناعة
  - وزير التجارة والصناعة
  - وكيل وزارة الكهرباء والماء
  - رئيس الهيئة العامة للبيئة
  - رئيس الجهاز الفني
  - اثنين من ذوي الخبرة والاختصاص يرشحهما مجلس الوزراء من موظفي الدولة.
  - ويدعى إلى الاجتماع ممثل الجهة العامة المختصة بالمشروع المعروض على اللجنة.
- وتكون للجنة العليا وجهازها الفني المنصوص عليه في المادة الثانية عشرة من هذه القانون، اعتمادات مالية خاصة بهما تدرج ضمن ميزانية وزارة المالية، ولا يكون قرارات اللجنة نافذة إلا بعد اعتمادها من وزير المالية.

وتختص اللجنة العليا بما يلي:

- ١ - وضع السياسات العامة واعتماد الوثائق التفصيلية المتعلقة بالمشروعات والمبادرات ذات الأهمية الاستراتيجية والتنمية للاقتصاد الوطني.
- ٢ - تحويل المشروعات والمبادرات للجهاز الفني التابع للجنة لدراستها وإعداد تقرير عنها يرفع إليها لإصدار قرار بشأنها وفقاً لأحكام هذا القانون.
- ٣ - تحديد الجهة العامة المختصة بالمشروع للاشتراك عمليات طرح المشروع وتوقيع العقد، ومتابعة تنفيذ المشروع وتشغيله تحت إشرافها والرقابة عليه وفقاً لأحكام المواد الرابعة أو الخامسة أو السادسة من هذا القانون بحسب الأحوال.
- ٤ - منح الموافقة النهائية للجهة العامة المتعاقدة على فسخ العقد أو إنهائه للمصلحة العامة.

#### مادة (١٢)

ينشأ بمرسوم جهاز يسمى «الجهاز الفني لدراسة المشروعات التنموية والمبادرات» للعمل كجهاز معاون للجنة العليا ويكون له رئيس تحدد درجته بقرار من مجلس الوزراء، ويشرف على هذا الجهاز وزير المالية.

ويتولى الجهاز، بالتعاون والتنسيق مع الجهات العامة، ما يلي:

- ١ - إجراء المسح والدراسات الأولية بهدف تحديد المشاريع التنموية القابلة للطرح وفقاً لهذا القانون وإحالتها إلى اللجنة العليا .
- ٢ - دراسة المشروعات والمبادرات ، التي تحاول إلى الجهاز من قبل اللجنة العليا وإبداء الرأي فيها ، وتقييم دراسات الجدوى الاقتصادية والفنية الخاصة بهذه المشروعات والمبادرات وتقديم التوصية المناسبة لطرح المشروع للاستثمار وفقاً للمواد الرابعة أو الخامسة أو السادسة من هذا القانون بحسب الأحوال .
- ٣ - إعداد دليل إرشادي بشأن المشروعات .
- ٤ - تحديد طرق متابعة وتقييم أداء المشروعات التي تتم الموافقة عليها .
- ٥ - إعداد نماذج للعقود تتضمن الشروط والأحكام الأساسية الواجب توافرها ، مع تقديمها إلى اللجنة العليا لاعتمادها .
- ٦ - إعداد وتقديم تقرير سنوي بشأن مشروعات التنمية للجنة العليا لاعتماده ، تمهيداً لقيام وزير المالية بعرضه على مجلس الوزراء .
- ٧ - متابعة تنفيذ العقود والعمل على تذليل عقبات التنفيذ بالتعاون مع الجهة التي يتبعها المشروع .
- ٨ - وضع آلية تقديم المبادرات وأسلوب تقييمها وطرحها للاستثمار وفقاً لأحكام هذا القانون .

#### مادة (١٣)

لا يجوز التنازل عن العقد كله أو جزء منه للغير أو تغيير الشكل القانوني للمستثمر ، إلا بعد موافقة اللجنة العليا وانتهاء فترة التصميم والتنفيذ ومرور فترة ملائمة تحددها اللجنة العليا على التشغيل لا تقل عن ثلاث سنوات ، ويحل الغير محل المستثمر في جميع الشروط والحقوق والالتزامات الواردة في العقد .

ولا يجوز للمستثمر بيع أو رهن الأرض أو المنشآت أو المباني المقامة عليها ، وما سيؤول منها إلى الدولة في نهاية المشروع ، أو تقرير أي حقوق عينية عليها .

#### مادة (١٤)

تنظيم اللائحة التنفيذية لهذا القانون الأسس العامة لطرح المشروع والإعلان عنه في وسائل الإعلام المختلفة والمدد الزمنية وفقاً لأحكام المادة السادسة من هذا القانون والأسس العامة المتعلقة بحق المستثمر في تحصيل مقابل للخدمات التي يقدمها بموجب عقد المشروع ، سواء كان ذلك من الجهة العامة المتعاقدة أو من الجمهور المستفيد من هذه الخدمات أو من كليهما .

كما تضع اللائحة التنفيذية الأسس الخاصة باستيفاء الجهة العامة المتعاقدة لأي مقابل من المستثمر نظير أي حق تمنحه إياه الجهة العامة المتعاقدة معه أو أصول توفرها له بغرض استخدامها في المشروع . وينظم العقد على وجه التفصيل جميع الأمور المشار إليها في هذه المادة طوال مدة التعاقد ، بالإضافة إلى ما يتعلق بقيمة خطابات الضمان والتزام المستثمر بالمواصفات المعيارية والفنية في عمليات الانشاء والتشغيل والصيانة .



#### مادة (١٥)

تخضع المشروعات وعقودها لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية ولأحكام القوانين السارية في دولة الكويت فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون، وينظم العقد طريقة تسوية ما قد ينشأ من منازعات بشأن تفسيره أو تطبيقه. ويجوز الاتفاق بين الجهة العامة المتعاقدة والمستثمر على تسوية المنازعات بينهما عن طريق التحكيم.

#### مادة (١٦)

تقوم اللجنة العليا بتكليف الجهة العامة المختصة بطرح إدارة المشروعات التي تؤول إلى الدولة وفقاً لأحكام هذا القانون، قبل سنة من أيلولتها إليها، في مزيدة عامة يعلن عنها بوسائل الإعلام المرئية والمسموعة وفي الجريدة الرسمية وفي جريدتين يوميتين عربيتين كويتيتين على الأقل، على ألا تقل المدة المحددة للحصول على وثائق المشروع وتقديم العطاءات عن تسعين يوماً من تاريخ النشر في الجريدة الرسمية.

ويجب أن يكون من بين وثائق المشروع الميزانية المدققة له عن آخر ثلاث سنوات. ولا يجوز أن تزيد مدة التعاقد على إدارة المشروع في العقد الجديد على عشر سنوات، وقبل سنة من انتهاء العقد يعاد طرح إدارة المشروع وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، ولا تخل أحكام هذه المادة بحق الدولة في أن تقوم بإدارة المشروع بصورة مباشرة.

ويصدر قرار من وزير المالية بالتفاصيل الخاصة بإجراءات المزايدة والترسية، وتكون الأولوية في الترسية للمستثمر الذي يقدم أعلى عائد للدولة بشرط التزامه بكافة المتطلبات الواردة في قرار وزير المالية، ويكون للمستثمر الذي انتهى عقده الأفضلية في الترسية إذا اشترك في المزايدة وتساوى عطاؤه مع أفضل عطاء بالنسبة للمشروعات المشار إليها في المادتين الرابعة والخامسة من هذا القانون، أما بالنسبة للمشروعات المشار إليها في المادة السادسة من هذا القانون، فيكون للمستثمر الذي انتهى عقده الأفضلية في الترسية إذا اشترك في المزايدة بما لا يزيد على عشرة في المائة (١٠٪) من العطاء الأفضل. وفي جميع الأحوال يلتزم المستثمر - عند انتهاء مدة العقد - بإعادة المشروع في حالة جيدة وصالحة للاستثمار.

#### مادة (١٧)

تخضع جميع عقود المشروعات لرقابة ديوان المحاسبة المسبقة واللاحقة.

#### مادة (١٨)

يقدم وزير المالية إلى كل من مجلس الأمة وديوان المحاسبة - خلال سنة من تاريخ العمل بهذا القانون - كشفاً تفصيلياً بجميع المشروعات المشار إليها في المادة الثالثة من هذا القانون، كما يقدم لهما خلال ثلاثة أشهر من انتهاء السنة المالية في كل عام كشفاً تفصيلياً بالعقود التي أبرمت وفقاً لأحكام المواد الرابعة والخامسة والسادسة من هذا القانون خلال السنة المالية المنتهية.

وفي جميع الأحوال يجب أن يرفق مع الكشف مخطط يبين به موقع كل مشروع من المشروعات المشار إليها في الفقرة السابعة ومساحة الأراضي المتعاقد عليها وحددها.

وبالنسبة إلى العقود التي أبرمت قبل العمل بهذا القانون ولم تنته مدتها، وتضمنت بيعاً أو تملكاً لمساحة من أملاك الدولة العقارية الخاصة بقصد استصلاحها وإعادة بيعها، على وزير المالية أن يتحقق من تنفيذ كل عقد منها بجميع بنوده وشروطه تنفيذاً كاملاً، وبصفة خاصة الشروط المتعلقة بإعادة البيع، واتخاذ جميع الإجراءات القانونية تجاه أي مخالفة لشروط العقد، وعليه كذلك أن يقدم بعد العمل بهذا القانون تقريراً إلى مجلس الأمة يبين فيه مدى التزام المستثمر بشروط العقد والمخالفات التي ارتكبتها إن وجدت والإجراءات التي اتخذتها الدولة إزاءها.

#### مادة (١٩)

تقدم الحكومة إلى مجلس الأمة - خلال سنة من تاريخ العمل بهذا القانون وبعد ذلك خلال شهر يناير من كل سنة - كشفاً بحالات التعرض أو التعدي على أملاك الدولة، مع بيان ما اتخذته من إجراءات لإزالة هذا التعرض أو التعدي وفقاً لأحكام المادة (١٩) من المرسوم بالقانون رقم (١٠٥) لسنة ١٩٨٠.

#### مادة (٢٠)

تصدر اللائحة التنفيذية لهذا القانون بمرسوم، بناء على عرض وزير المالية، خلال ستة أشهر من تاريخ نشر القانون في الجريدة الرسمية.

#### مادة (٢١)

يلغي كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون.

#### مادة (٢٢)

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

صباح الأحمد الجابر الصباح

صدر بقصر السيف في: ٢٠ محرم ١٤٢٩ هـ

**المذكرة الإيضاحية**  
**للقانون رقم: ٧ لسنة ٢٠٠٨**  
**بتنظيم عمليات البناء والتشغيل والتحويل**  
**والأنظمة المشابهة وتعديل بعض أحكام المرسوم**  
**بالقانون رقم: ١٠٥ لسنة ١٩٨٠**  
**في شأن نظام أملاك الدولة**

صدر المرسوم بالقانون رقم: ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ في شأن نظام أملاك الدولة استجابة لما نصت عليه المادة ١٣٨ من الدستور أن (يبين القانون الأحكام الخاصة بحفظ أملاك الدولة وإدارتها وشروط التصرف فيها والحدود التي يجوز فيها النزول عن شيء من أملاك الدولة)، وتناول تنظيم هذه الأحكام على نحو يتفق والمصلحة العامة ويتسق مع ظروف البلاد والعرف السائد فيها متضمناً في الباب الأول منه أحكام أملاك الدولة العقارية، وفي الباب الثاني الأحكام الخاصة بأملاك الدولة المنقولة، وفي الباب الثالث أحكاماً عامة.

ثم صدر المرسوم بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٨٨ بتعديل بعض أحكام المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ على أثر تعدد وكثرة حالات التعدي على أملاك الدولة التي قصر المرسوم بالقانون الأول عن مواجهتها، والتي اتخذت صوراً مختلفة وأساليب متباينة وكان لا بد من تدارك أوجه النقص في القانون نزولاً على مقتضيات المصلحة العامة وتصوناً لأملاك الدولة بإضفاء نوع من الحماية الجزائية في مجال حفظ أملاك الدولة من الاعتداء عليها، وفرض جزاءات رادعة تنصب على حالات التعرض أو التعدي التي تقع على هذه الأموال، ومن جهة أخرى تخول الدولة سلطة إزالة أي تعرض أو تعدي يقع على أملاكها بالطرق الإدارية على نفقة المخالف دون أن يكون له حق في التعويض.

ورغم هذه التعديلات فإن القانون بدى قاصراً عن المواجهة الكاملة للعديد من الجوانب المتصلة بنظام أملاك، الدولة خاصة أن الدولة استجابة للتطورات المعاصرة تشجع على مساهمة القطاع الخاص في المشروعات التنموية التي تقام على أملاك الدولة، وتعد هذه الأملاك عنصراً من عناصرها، ولهذا نشأت الحاجة لوضع قواعد عامة وإطار تنظيمي لعمليات المشروعات التنموية والمبادرات التي تقام على أملاك الدولة وخاصة التعاقد وفقاً لنظام البناء والتشغيل والتحويل أو البناء والتشغيل والتملك والتحويل أو أي نظام آخر مشابه وذلك، على النحو الذي يكفل تحقيق المصلحة العامة ويؤكد الأهمية الخاصة لمراعاة مبادئ العدالة والشفافية وتكافؤ الفرص أمام المستثمرين من القطاع الخاص خاصة في مجال المشروعات الداعية لتوفير الخدمات العامة والمشروعات ذات الطابع الاستراتيجي وذلك بوضع ضوابط ومعايير محددة لأصحاب المبادرات المقبولة من القطاع الخاص وتتيح لجميع المواطنين فرصة المساهمة في هذه المشروعات وتضمن في الوقت ذاته حماية أملاك الدولة، ومن ثم عنى هذا القانون

بتحديد آلية منضبطة للتعاقد وإنشاء جهاز فني مسئول عن تحقيق التوازن في المعادلة بين مصالح المواطنين في الاستثمار الشريف وبين مصالح الدولة في حفظ أملاكها وتحقيق أهدافها التنموية الكبرى ، لذا تضمن القانون إنشاء لجنة عليا مركزية لمشروعات وحظرت المادة السابعة على أي جهة عامة مخاطبة البلدية أو الجهات الأخرى في الدولة لتخصيص الأراضي والحصول على التراخيص المناطق لتفنيذ المشروعات المعنية بهذا القانون إلا من خلال اللجنة العليا وبعد موافقتها على المشروع .

كما حظرت على هذه الجهات التصرف في أملاك الدولة العقارية التي تتمتع عليها بحق الانتفاع أو التي تقع تحت مسؤوليتها أو أن تتنازل عن حق الانتفاع أو أن تقوم بمبادلة الأملاك أو أي وجه آخر من أوجه التصرف ، وعلى هذه الجهات في حالة عدم قيام الحاجة إلى هذه الأملاك إعادتها إلى الدولة ، ويقع باطلاً بطلاناً مطلقاً كل تصرف للغير يتم على هذه الأملاك خلافاً لأحكام هذا القانون .

كما لا يجوز للبلدية تخصيص الأراضي لهذه المشروعات ، بما في ذلك المشروعات التي تتولاها البلدية نفسها ، إلا وفقاً لأحكام هذا القانون ويقع باطلاً بطلاناً مطلقاً كل تصرف للغير يتم في الأملاك على خلاف أحكام هذا القانون ويبطل كل ما يترتب عليه من آثار .

ونصت المادة الثامنة على حق المستثمر ، مقدم المبادرة التي يتقرر قبولها أو طرحها للاستثمار وفقاً لأحكام ، هذا القانون استرداد تكاليف دراسة الجدوى التي توافق اللجنة العليا على مبلغها بالإضافة إلى (١٠٪) إذا لم يحصل على المشروع ويدفعها صاحب العطاء الفائز ، كما يمنح أفضلية بحسب الأحوال بما لا يزيد عن ٥٪ من العطاء الأفضل المقدم في المشروع الذي تم طرحه .

وأشارت المادة التاسعة إلى عدم جواز بيع أو تخصيص أي مساحة من أملاك الدولة العقارية لأي مستثمر يتعاقد وفقاً لنظام البناء والتشغيل والتحويل أو أي نظام آخر مشابه مقابل قيامه بتنفيذ البنية التحتية للمشروع ذاته أو لغيره من المشروعات أو مقابل قيامه بتنفيذ أي عمل آخر مثل استصلاح الأراضي أو غير ذلك ، مع ضرورة أن تطرح أعمال البنية التحتية واس الأراضي أو تأهيلها بيئياً في مناقصات عامة طبقاً للقانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٦٤ وتعديلاته .

وتضمنت المادة العاشرة تعريف المصطلحات المستخدمة في هذا القانون .

ونظمت المادة الحادية عشرة تشكيل اللجنة العليا برئاسة وزير المالية وحددت اختصاصاتها بوضع السياسة العامة للمشروعات والمبادرات ذات الأهمية الاستراتيجية والتنموية للاقتصاد الوطني وتحديد الجهة العامة المختصة بالمشروع والرقابة عليه ومنح الموافقة النهائية لفسخ العقد أو إنهائه للمصلحة العامة .

وحددت المادة الثانية عشرة تشكيل واختصاصات الجهاز الفني المختص بدراسة المشروعات والذي يعمل معاوناً للجنة العليا ويكون له رئيس تحدد درجته بقرار من مجلس الوزراء .

ونصت المادة الثالثة عشرة على أنه لا يجوز التنازل عن العقد - كله أو جزء منه - أو تغيير الشكل القانوني للمستثمر ، إلا بعد موافقة اللجنة العليا ومرور فترة ملائمة تحددها اللجنة على التشغيل وبما لا يقل عن ٣ سنوات ، كما لا يجوز للمستثمر بيع أو رهن الأرض أو المنشآت أو المباني المقامة عليها وما سيؤول منها إلى الدولة في نهاية المشروع أو تقرير حقوق عينية عليه . وما عدا ذلك يجوز للمستثمر

اتخاذ إجراءات الائتمان بما فيها رهن المبالغ المستحقة له مقابل الخدمات التي يقدمها بموجب عقد الاستثمار أو مقابل الدخل المستحق له الناتج عن الاستثمار .

التنمية ، يناط بعضها تحديد احتياجات الدولة وإعداد النماذج المفصلة في شأن إقامتها وتوحيد أسس المقارنة بين المتقدمين للاستثمار وتقييم العطاءات فنياً ومالياً، وكذلك متابعة المشروعات ومراقبة تنفيذها بما يحقق في النهاية الشفافية والعدالة للمستثمرين ويحد من السلطة التقديرية للجهات المختصة مع ضمان تحقيق أعلى عائد ممكن للدولة من وراء التعامل على أراضيها سواء بالبيع أو الإيجار وأيضاً من العوائد التي تولد إليها من مشروعات التنمية المقامة على هذه الأراضي وفقاً لنظم التعاقد المشار إليها .

من أجل كل ما سبق أعد هذا القانون، وتضمن في المادة الأولى منه تعديلاً لنص المادتين (١٥، ١٦) من المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ بما ينهي السلطة التقديرية المطلقة لمجلس الوزراء في التصرف في أملاك الدولة العقارية بغير طريق المزااد العلني وبما يسمح في المادة المعدلة لمجلس الوزراء بقرار منه بتخصيص أملاك الدولة العقارية للهيئات الدبلوماسية العربية والأجنبية وبشرط المعاملة بالمثل وكذلك المنظمات الدولية والإقليمية بغير طريق المزااد العلني ويقتصر على بيع أو تأجير أملاك الدولة الخاصة، المنقولة فقط بغير طريق المزااد العلني وبالقواعد التي يقررها بناء على اقتراح الوزير المختص .

كما سمح بالمادة (١٦) لمجلس الوزراء، بقرار مسبب منه، بالتصرف دون مقابل في أملاك الدولة الخاصة المنقولة فقط، وبما لا يجوز قيمته ٥٠ ألف دينار كويتي مع السماح للوزير المختص بإهداء الكتب والمطبوعات وغيرها من المصنفات إلى الهيئات والمعاهد العلمية والحكومات والأفراد .

وأضافت المادة الثانية فقرتين جديدتين إلى المادة (١٧) من المرسوم بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ بمد نطاق سريان الفقرة الأخيرة من المادة (١٧) من القانون على المشروعات المقامة بنظام البناء والتشغيل وتحويل الملكية أو نظام البناء والتشغيل والتملك وتحويل الملكية وأي نظام آخر مشابه يقام على أملاك الدولة العقارية . كما حظرت مبادلة أملاك الدولة بأملك أخرى، علماً بأن هذا الحظر لا يتعارض مع ما تقرره التنظيمات والقوانين الأخرى التي تنظم صور استغلال الأراضي وتحدد ضوابط تقسيمها أو تنظيمها .

وتصدرت المادة الثالثة في فقرتها الأولى لتقرير حكم مقتضاه أيلولة ملكية جميع المشروعات التي أقيمت قبل العمل بهذا القانون على أملاك الدولة العقارية إلى الدولة، دون تعويض أو مقابل ما لم ينص في العقد على خلاف ذلك، ويطب هذا الحكم على المشروعات الخاضعة لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية للدولة أو البناء والتشغيل والتملك ونقل الملكية أو أي نظام آخر مشابه، وذلك اعتباراً من تاريخ انقضاء مدة العقد الأصلي أو بانتهاء مدة الترخيص أو أي تجديد تم عليهما، ويمتد الحكم إلى حالة فسخ العقد أو إنهائه للمصلحة العامة .

وحظرت الفقرة الثانية من هذه المادة، بعد العمل بهذا القانون، إجراء تعديلات على عقود هذه المشروعات أو تراخيصها أو تجديدها أو تمديدتها بأي حال من الأحوال بعد أن أصبحت محكومة بالفقرة الأولى المشروعات أو تراخيصها أو تجديدها أو تمديدتها بأي حال من الأحوال بعد أن أصبحت محكومة بالفقرة الأولى منها .

وعلى أن يكون إعادة طرح هذه المشروعات مجدداً وفقاً للإجراءات التي وضعها هذا القانون، على أن هذا الحظر لا يمتد إلى ما يمس الأعمال التجميلية والترميمية.

ووضعت المادة الرابعة قاعدة عامة تتضمن الضوابط التي تتبع عند التعاقد مستقبلاً مع أي مستثمر لإقامة مشروعات أو تقديم مبادرات بنظام البناء والتشغيل وتحويل الملكية أو وفقاً لنظام البناء والتشغيل والتملك ونقل الملكية إلى الدولة أو أي نظام آخر مشابه يقع على أملاك الدولة العقارية، حيث لا يجوز إبرام هذه العقود إلا بعد عرض المشروع على اللجنة العليا التي ينظمها هذا القانون وإجازتها للمشروع من جميع النواحي الفنية والمالية والبيئية وغير ذلك من الأمور التي تقررها اللجنة، وصدور قرار منها بالموافقة على طرح المشروع للاستثمار.

ويسري الحظر على الجهات العامة وعلى الشركات التي تدير أملاك الدولة العقارية نيابة عنها مثل شركات النقل العام أو المرافق العمومية أو المشروعات السياحية أو أي شركة أخرى تمارس مثل هذه المهام نيابة عن الجهة العامة.

ونصت المادة على إجراءات الإعلان عن طرح المشروعات أو شروطه ومدده وأجازت الطرح بطريق المزيدة أو المنافسة حسبما تقرر اللجنة بما يتفق ونوع المشروع.

ونظمت المادة الخامسة آلية إقامة هذه المشروعات إذ زادت التكلفة الإجمالية المقدرة بدراسة الجدوى الاقتصادية على ٦٠ مليون د.ك، بما في ذلك القيمة السوقية المقدرة لأرض المشروع والقيمة السوقية لحق الانتفاع بها، حيث تكلف اللجنة العليا أي جهة حكومية مختصة بتأسيس شركة مساهمة كويتية عامة على أن توزع أسهمها بنسبة ٤٠٪ تطرح بمزاد علني على الشركات المدرجة بسوق الكويت للأوراق المالية والشركات الأخرى التي توافق على مشاركتها اللجنة العليا، ونسبة ١٠٪ تخصص لصاحب المبادرة المقبولة بشروط حددها المادة، وكذلك تخصص نسبة ٥٠٪ للاكتتاب العام للكويتيين ووضعت المادة ضوابط حركة الأسهم والاكتتاب فيها ونصت على أن تحول الزيادة الناتجة عن بيع الأسهم بالمزاد العلني إلى الاحتياطي العام للدولة.

وأجازت المادة السادسة لمجلس الوزراء بناء على اقتراح اللجنة العليا وبقرار مسبب طرح بعض المشروعات التنموية ذات الطبيعة الخاصة والتي لا تتجاوز تكلفتها ٢٥٠ مليون دينار كويتي بما فيها القيمة السوقية المقدرة لأرض المشروع أو القيمة السوقية لحق الانتفاع للمنافسة بين الشركات المدرجة في سوق الكويت للأوراق المالية وغيرها من الشركات التي توافق اللجنة على دخولها المنافسة، فإذا جاوز المشروع تلك القيمة أسست للمشروع شركة مساهمة كويتية وفقاً لأحكام المادة الخامسة.

وعينت المادة السادسة أيضاً تحديد مدد التعاقد لهذه المشروعات وذلك لمدة ثلاثين سنة مع استثناء لمشروعات الحيوية التي يحددها مجلس الوزراء حيث أجاز له مدها بما لا يجاوز أربعين سنة. ونص القانون على أن تحدد مدة التعاقد في وثائق الطرح لهذه المشروعات وإلا كانت خمس وعشرون سنة ولا يجوز تجديدها أو تمديدها، كما لا يجوز إجراء تعديلات على هذه العقود وعند انتهاء مدة العقد تؤول إلى الدولة أملاك المشروع دون أي مقابل أو تعويض وذلك إذا تم التعاقد وفقاً للمواد الرابعة والخامسة والسادسة ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف أحكام هذه المادة.

وعهد القانون في المادة الرابعة عشرة إلى اللائحة التنفيذية بتنظيم الأسس العامة لطرح المشروع والإعلان عنه في وسائل الإعلام المختلفة والمدد الزمنية وقواعد الترسية في المزايدات والأسس المتعلقة بحق متعهد الخدمة في تحصيل مقابل للخدمات التي يقدمها بموجب عقد المشروع وكذلك الأسس الخاصة باستيفاء الجهة العامة المتعاقدة لأي مقابل نظير أي حق تمنحه الجهة العامة للمتعاقد أو أي أصول توفرها له بغرض استخدامها في المشروع .

وتنص هذه المادة على ضرورة أن ينظم العقد على وجه التفصيل جميع الأمور بالحقوق المشار إليها في هذه المادة طوال مدة العقد بالإضافة إلى تحديد قيمة الضمان والتزام المستثمر بالمواصفات المعمارية والفنية في عمليات الإنشاء والتشغيل والصيانة .

ونصت المادة الخامسة عشرة على اعتبار أحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية بمثابة التشريع العام الذي يحكم عقود المشروعات والمبادرات التي ترد على أملاك الدولة بالإضافة إلى القوانين السارية الأخرى بما لا يتعارض مع أحكامه . كما ألزم المتعاقدين أن يضمنوا العقد طريقة تسوية المنازعات سواء بشأن التفسير أو التطبيق ، مع السماح لهما بالاتفاق على تسوية المنازعات بطريق التحكيم .

ونصت المادة السادسة عشرة على أن تتولى اللجنة العليا تكليف الجهة العامة المختصة بطرح إدارة المشروعات التي أو شكت مدتها على الانتهاء وذلك قبل سنة من أيلولتها إليها في مزيدة عامة . ووضعت حد أقصى لمدة التعاقد على إدارة هذه المشروعات بما لا يجاوز عشر سنوات للعقد الجديد ، ونظمت المادة إجراءات ومواعيد إعادة الطرح لإدارة المشروع مع الاحتفاظ للدولة بحق إدارة هذه المشروعات بصورة مباشرة ، وألزمت المتعاقد بإعادة المشروع بحالة جيدة وقابلة للاستثمار .

وتحقيقاً لرقابة مجلس الأمة وديوان المحاسبة بصفة خاصة على هذه العقود نصت المواد (١٧ ، ١٨ ، ١٩) على ما تلتزم به الحكومة تجاه فرض هذه الرقابة فنصت المادة (١٧) على فرض الرقابة السابقة واللاحقة للديوان على إبرام وتنفيذ عقود هذه المشروعات ، ونصت المادة (١٨) على التزام وزير المالية أن يقدم إلى كليهما خلال سنة من تاريخ العمل بهذا القانون كشفاً تفصيلياً بجميع المشروعات المشار إليها في المادة الثالثة منه ، كما يقدم لهما خلال ثلاثة أشهر من انتهاء السنة المالية في كل عام كشفاً تفصيلياً بالعقود التي تم إبرامها وفقاً لأحكام المواد (٤ ، ٥ ، ٦) منه خلال السنة المالية المنتهية ، على أن يرفق مع الكشف مخطط يبين به موقع كل مشروع من المشروعات المشار إليها في هذه المادة ومساحة الأراضي المتعاقد عليها وحدودها .

ونصت المادة التاسعة عشرة على أن تقدم الحكومة ، خلال سنة من تاريخ العمل بهذا القانون وبعد ذلك خلال شهر يناير من كل سنة ، كشفاً بحالات التعرض أو التعدي على أملاك الدولة الخاصة ، وبيان ما اتخذته من إجراءات لإزالة هذا التعرض أو التعدي وفقاً لأحكام المادة (١٩) من القانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٨٠ .

Ministrial Resolution Date 7/2/2005  
Defiance of Some Governmental Bodies  
To The Resolution of The Council of  
Ministers Concerning The Supervision of  
Ministry of Public Works On The  
Governmental Projects And The  
Determined Rate For Variation Orders:

The Council of Ministers has examined, in its meeting No. (4/2005) held on 30/1/2005, the minutes of the Meeting No. (2/2005) of the Economic Affairs Committee held on 11/1/2005, and after exploring the recommendations contained therein, the Council issued the following Resolution No. (82/ Four) which reads as follows:

1- Confirming the two Resolutions of the Council of Ministers No. (1126) and (1253) undertaken in its two Meetings No. (49-2/2003) and (54-2/2003) held on 16/11/2003 and 23/12/2003 respectively, provided that the projects of the Ministry of Defense and the Directorate General of Civil Aviation shall be excluded from this condition of contracting and supervision by the Ministry of Public Works.

2- The governmental bodies shall assume the contracting and supervision of all the simple daily maintenance works of its buildings within the limits of a budget not exceeding One Hundred Thousand Kuwaiti Dinars per year.

This is for your acknowledgment, and to circulate same to the bodies under your supervision.

Please accept utmost regard and respect,,

Abdullatif Abdullah Al-Roudan

قرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٧  
بشأن استثناء مشاريع وزارة الدفاع والإدارة العامة  
للطيران المدني من حكم التعاقد والإشراف  
بواسطة وزارة الأشغال

تجاوز بعض الجهات الحكومية لقرار مجلس الوزراء بشأن إشراف وزارة الأشغال العامة على المشاريع الحكومية، والنسبة المقررة للأوامر التغييرية:

فقد اطلع مجلس الوزراء في اجتماعه رقم: (٢٠٠٥/٤) المنعقد بتاريخ: ٣٠/١/٢٠٠٥ على محضر الاجتماع رقم: (٢٠٠٥/٢) للجنة الشؤون الاقتصادية المنعقد بتاريخ ١١/١/٢٠٠٥، وبعد استعراض التوصيات الواردة ضمنه، أصدر المجلس قراره رقم: (٨٢/ رابعاً) التالي:

١ - التأكيد على قرار مجلس الوزراء رقمي (١١٢٦)، (١٢٥٣) المتخذين في اجتماعيه رقمي (٤٩-٢/٢٠٠٣)، (٥٤-٢/٢٠٠٣) المنعقدين على التوالي بتاريخ ١٦/١١، ٢٣/١٢/٢٩٩٣، على أن تستثنى مشاريع كل من وزارة الدفاع والإدارة العامة للطيران المدني من حكم التعاقد والإشراف بواسطة وزارة الأشغال العامة.

٢ - تتولى الجهات الحكومية التعاقد والإشراف على جميع أعمال الصيانة البسيطة اليومية لمبانيها وذلك في حدود ميزانية مقدارها لا يتجاوز مائة ألف دينار كويتي سنوياً.

عبد اللطيف عبد الله الروضان



## Circular

Sub ect: The Ministries And Governmental Bodies Addressing The Council of Ministers:

Due to the points raised by some Ministers during the meeting of the Council of Ministers No. (39/2003) held on 29/6/2003 concerning some corporations and governmental bodies under their supervision addressing the General Secretariat of the Council of Ministers directly to present the matters related to them to the Council without referring to the Minister in charge and take his opinion about such matters. And since this approach has been repeated by some corporations and governmental bodies without any authorization from the Minister in charge, and for reason of the political responsibility of the Minister in charge of the works of these bodies before third parties, the Council has issued its Resolution No. (618) which reads as follows:

Urging the corporations and governmental bodies under the supervision of the Ministers to abide by the Resolution of the Council of Ministers No. (25) undertaken in its Meeting No. (20/91) held on 4/8/1991, which stipulates that addressing the Council of Ministers must be through the Minister in charge unless there is an authorization by the respective Minister to do so.

This is for your acknowledgment, and for circulating same to all the bodies under your supervision.

Secretary General of the Council of Ministers  
Abdullatif Abdullah Al-Roudan

## تعميم

الموضوع: مخاطبة الوزارات والجهات الحكومية مجلس الوزراء

بناء على ما أثاره بعض السادة الوزراء في اجتماع مجلس الوزراء رقم (٣٩/٢٠٠٣) المنعقد بتاريخ ٢٩/٦/٢٠٠٣ حول قيام بعض المؤسسات والجهات الحكومية التابعة لهم بمخاطبة الأمانة العامة لمجلس الوزراء مباشرة لعرض الموضوعات المتعلقة بها على المجلس دون الرجوع إلى الوزير المختص للاستئناس برأيه حول تلك الموضوعات، ونظراً لتكرار مثل تلك الظاهرة لدى بعض المؤسسات والجهات الحكومية دون أن يكون ذلك استناداً إلى تفويض من الوزير المختص، وللمسئولية السياسية التي يتحملها الوزير المختص عن أعمال تلك الجهات أمام الغير، فقد أصدر المجلس قراره رقم (٦١٨) التالي:

التأكيد على المؤسسات والجهات الحكومية التابعة للوزراء بالالتزام بقرار مجلس الوزراء رقم (٢٥) المتخذ في اجتماعه رقم (٢٠/٩١) المنعقد بتاريخ ٤/٨/١٩٩١ بأن تكون مخاطبتها لمجلس الوزراء من خلال الوزير المختص، ما لم يكن هناك تفويض من الوزير بذلك.

للتفضل بالاطلاع، وتعميم ذلك على الجهات الخاضعة لإشرافكم.

الأمين العام لمجلس الوزراء  
عبد اللطيف عبد الله الروضان

ابيض