

لذلك،

تتقدم الحكومة من المجلس النيابي الكريم بمشروع القانون المرفق راجية إقراره.

قانون رقم ٢٢٥

طلب الموافقة على إبرام اتفاق

بين

حكومة الجمهورية اللبنانية

وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية

لإقامة خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما

أقر مجلس النواب،

وينشر رئيس الجمهورية القانون التالي نصه:

المادة الأولى: الموافقة على إبرام اتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية لإقامة خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما الموقع بتاريخ ٢٠١٠/٣/١٩ والمرفق ريطاً.

المادة الثانية: يعمل بهذا القانون فور نشره في الجريدة الرسمية.

بعهدا في ١٦ تموز ٢٠٢١

الامضاء: ميشال عون

صدر عن رئيس الجمهورية

رئيس مجلس الوزراء

الامضاء: حسان دياب

رئيس مجلس الوزراء

الامضاء: حسان دياب

الأسباب الموجبة

- انضم بتاريخ ١٩٦١/٦/٢٩ إلى نظام الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

- وقد نصت المادة ١٥ من هذا النظام في فقرتها (ج) على وجوب تحديد الأهلية القضائية والامتيازات والحصانات المنوه عنها في المادة المذكورة في اتفاق أو اتفاقات مستقلة بين الوكالة والأعضاء.

- وبناء على هذه المادة، اعتمد مجلس محافظي الوكالة «اتفاق الوكالة الدولية للطاقة الذرية للامتيازات والحصانات في ١٩٥٩/٧/١، والذي انضمت إليه حتى تاريخه أغلبية الدول الأعضاء في الوكالة.

- وحيث أن هذه الاتفاقية مشابهة لاتفاقية الامتيازات والحصانات الخاصة بمنظمة الأمم المتحدة التي سبق للبنان أن وافق عليها بتاريخ ١٩٤٩/٣/١٠ ولاتفاقية المقرات الأخرى التي عقدها،

- وحيث أن الوكالة الدولية للطاقة الذرية هي من الوكالات المتخصصة في منظمة الأمم المتحدة، وينطبق عليها ما ينطبق على وكالات أخرى من اعتبارات تسهّل عملها في الدول الأعضاء،

- وعلماً بأن الإدارات اللبنانية المعنية، من المجلس الوطني للبحوث العلمية ووزارة العدل ووزارة المالية قد أيدت الانضمام إلى الاتفاقية المذكورة،

- وحيث أن وزارة الخارجية والمغتربين بدورها تؤيد الانضمام إليها، خاصةً لجهة استكمال لبنان لعضويته في الوكالة الدولية للطاقة الذرية،

- وبما أن إبرام هذه الاتفاقية يتطلب استصدار قانون عملاً بأحكام المادة ٥٢ من الدستور،

اتفاقية

بين

حكومة الجمهورية اللبنانية

و

حكومة المملكة الأردنية الهاشمية

لإقامة خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما

اتفاقية

بين

حكومة الجمهورية اللبنانية

و

حكومة المملكة الأردنية الهاشمية

لإقامة خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما

إن حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية ، المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين،

بوصفهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر (كانون الأول) سنة ١٩٤٤م ، ورغبة منهما في عقد اتفاقية متممة للمعاهدة المذكورة أعلاه بغية إقامة خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما،

قد اتفقتا على ما يلي:

المادة الأولى

(تعاريف)

لأغراض هذه الاتفاقية وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ- تعني عبارة " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر (كانون الأول) سنة ١٩٤٤م وتشمل أي ملحق يتفق عليه عملاً بالمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل يدخل على الملاحق أو الاتفاقية بموجب المادتين (٩٠) و(٩٤) من هذه المعاهدة بشرط أن تكون تلك الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة لدى الطرفين المتعاقدين أو أن يكونا قد صادقاً عليهما .

ب- تعني عبارة "اتفاقية" هذه الاتفاقية وملحق الطرق الجوية المرفق بها وأية تعديلات تطرأ عليهما.

ج- تعني عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة المملكة الأردنية الهاشمية، هيئة تنظيم الطيران المدني / وزير النقل أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي سلطة متعلقة بالطيران المدني. وبالنسبة لحكومة الجمهورية اللبنانية، المدير العام للطيران المدني أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها ممارسة الصلاحيات المنوطة حالياً بهذه المديرية العامة أو بصلاحيات مماثلة.

د- تعني عبارة " شركة الطيران المعينة " شركة أو شركات الطيران التي يكون قد جرى تعيينها وفقاً للمادة الرابعة من هذه الاتفاقية.

هـ- يكون لعبارة " إقليم " بالنسبة لأي دولة المعنى الوارد في المادة (٢) من المعاهدة.

و- يكون لعبارات "خدمة جوية" و "خدمة جوية دولية" و "شركة طيران" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" المفهوم المحدد لكل منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

ز- يقصد بعبارة "السعر" الاجر او البذل الواجب تأديته لنقل الركاب والشحن والشروط التي يخضع لها هذا السعر بما في ذلك أسعار وشروط الوكالات ومختلف الخدمات المتفرعة عنها وبإستثناء اجر وشروط نقل البريد

ح- تعني عبارة " جدول الطرق " جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية وأية تعديلات تدخل عليه حسبما يتفق عليه وفقاً لاحكام المادة (١٩) من هذه الاتفاقية ، ويشكل جدول الطرق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

ط- تعني عبارة "سعة":

١- بالنسبة للطائرة المقاعد المتوفرة عليها و/أو الشحن للطائرة على الطريق أو جزء منه.

٢- بالنسبة للخدمات المتفق عليها، سعة الطائرة المستعملة في هذه الخدمة مضروبة بعدد الرحلات التي تقوم بها الطائرة خلال فترة معينة على الطريق أو جزء منه.

المادة الثانية
(نطاق تطبيق معاهدة شيكاغو)

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة ضمن نطاق تطبيق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة الثالثة
(منح الحقوق)

١ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بغية إقامة واستثمار الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في جداول الطرق الملحقه بهذه الاتفاقية ويطلق على الخدمات والطرق فيما يلي " الخدمات المتفق عليها" و " الطرق المحددة" على التوالي. وتتمتع شركة/شركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين ، أثناء استثمارها للخدمة المتفق عليها على طريق محدد بالحقوق التالية :

أ - التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ب - التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.

ج - اخذ و إنزال الركاب والبضائع والبريد في أي نقطة على الطرق المحددة وفقا للأحكام الواردة في جداول الطرق الملحقه بهذه الاتفاقية.

٢ - ليس في نص الفقرة الأولى من هذه المادة ما يخول شركة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تأخذ من إقليم الطرف المتعاقد الآخر الركاب أو البضائع أو البريد لقاء بدل أو اجر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

المادة الرابعة
(تعيين شركات الطيران)

١- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين تعيين شركة طيران أو أكثر لاستثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ويشعر الطرف المتعاقد الآخر بذلك خطياً .

٢- مع مراعاة أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة على الطرفين المتعاقدين الآخر فور تسلمه للإشعار المنصوص عليه في الفقرة ١ من هذه المادة منح شركة أو شركات الطيران المعنية تراخيص الاستثمار اللازمة دون إبطاء.

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من الشركة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت لها أنه تتوفر فيها الشروط المحددة في القوانين والأنظمة التي تطبقها هذه السلطات عادة وبصورة معقولة على استثمار الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام الاتفاقية.

٤- لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في عدم منح تراخيص الاستثمار المشتمل عليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضرورياً من الشروط على استثمار الحقوق المحددة في المادة (٣) من هذه الاتفاقية من قبل شركة معينة وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه الشركة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .

٥- عندما يكون قد تم تعيين شركة طيران وفقاً لما ورد أعلاه ورخص لها، فيمكن لهذه الشركة البدء باستثمار الخدمات المتفق عليها شرط أن تكون قد وضعت الأسعار وفقاً لأحكام المادة الخامسة عشر من هذه الاتفاقية وأن تكون هذه الأسعار قد أصبحت نافذة بخصوص تلك الخدمات .

المادة الخامسة

(سحب تراخيص التشغيل أو وقف العمل بها)

١ - لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف تمتع أية شركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالحقوق المبينة في المادة الثالثة من هذه الاتفاقية أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق :

أ - في أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف المتعاقد بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه الشركة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .

ب - في حالة تقصير تلك الشركة في التقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .

ج - أو في حالة عدم قيام الشركة بالتشغيل طبقاً للشروط الموضوعه بموجب هذه الاتفاقية.

٢ - لا يتم سحب تراخيص التشغيل أو وقف العمل بها أو فرض الشروط المنوه عنها في الفقرة ١ من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الاخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك فوراً للحيلولة نون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

المادة السادسة

(الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى)

١ - تعفى طائرات شركات الطيران المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والتي تسيرها على الخدمات الجوية الدولية وكذلك تعفى معداتها العادية وكميات الوقود وزيوت التشحيم ومون الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) الموجودة على متن هذه الطائرة من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، شرط بقاء هذه المعدات والمون على متن هذه الطائرات حتى إعادة تصديرها أو استعمالها على ذلك الجزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم. وأيضاً تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية رسوم أو ضرائب أخرى الممتلكات المنقولة الخاصة بشركة/شركات الطيران المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين مثل المعدات المكتبية، القرطاسية، وثائق السفر بما في ذلك تذاكر السفر، أجهزة الحجز الآلي (CRS)، وبوالص الشحن وأية مطبوعات تحمل شعار الشركة ومواد الدعاية والهدايا التي يتم ادخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

٢ - تعفى أيضاً من الرسوم والضرائب المذكورة أعلاه، فيما عدا الرسوم التي تستوفى على الخدمات المقدمة ما يلي:

أ - مون الطائرات التي تزود بها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين ضمن الحدود المقررة من قبل السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد والتي تخصص للاستعمال على متن الطائرات المغادرة والعاملة في خدمة جوية دولية للطرف المتعاقد الآخر.

ب - قطع الغيار التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة وإصلاح الطائرات التي تسيرها شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الخدمات الجوية الدولية.

ج - الوقود والزيوت التي تزود بها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين الطائرات المغادرة التابعة لشركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر والعاملة في الخدمات الجوية الدولية حتى ولو استهلكت تلك الوقود والزيوت في ذلك الجزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت بها الطائرات. يجوز طلب وضع المواد المشار إليها في البنود (أ) و(ب) و(ج) تحت إشراف أو مراقبة السلطات الجمركية.

٣- لا يجوز إنزال المعدات العادية والمؤمن الموجودة على متن طائرة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة سلطات الجمارك لديه . وفي هذه الحالة تبقى هذه المواد تحت إشراف تلك السلطات لحين إعادة تصديرها أو التصرف بها وفقا للنظم الجمركية.

٤- تعفى البضائع والأمتعة في حالة العبور المباشر في إقليم أي طرف متعاقد من الرسوم الجمركية، والضرائب والرسوم المشابهة والأجور.

المادة السابعة

(رسوم المطارات والتسهيلات الجوية)

لا يجوز أن تكون الرسوم التي يفرضها أو يأذن بفرضها أي من الطرفين المتعاقدين على شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات والتسهيلات الأخرى الواقعة تحت إدارته أعلى من تلك التي تدفعها شركات الطيران الوطنية التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخدمات الجوية الدولية المماثلة مقابل استخدامها لنفس المطارات والتسهيلات الأخرى .

المادة الثامنة

(المبادئ التي يخضع لها تشغيل الخدمات المتفق عليها)

١- يجب أن تتاح للشركة أو الشركات المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومنكافئة في تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

٢- يجب على الشركة أو الشركات المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ بعين الاعتبار عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها مصالح الشركة أو الشركات التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا

تؤثر دون وجه حق على الخدمات الجوية التي يقدمها الطرف المتعاقد الآخر على نفس الطرق أو على أجزاء منها .

٣- يجب أن ترتبط الخدمات الجوية المتفق عليها والمشغلة من قبل الشركات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين ارتباطاً وثيقاً مع احتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وأن تهدف بالأساس إلى تأمين سعة بمعدل حمولة معقولة، تتناسب مع الاحتياجات القائمة والتي يمكن توقعها بصورة معقولة لنقل الركاب والشحن بما في ذلك البريد بين إقليم الطرف المتعاقد الذي عين الشركة من جهة والنقاط التي ينتهي إليها هذا النقل أو ينشأ منها من جهة أخرى. إن تأمين نقل الركاب والشحن بما في ذلك البريد الذي يحمل في نقاط على الطرق المحددة الواقعة في أقاليم دول غير الدولة التي عينت الشركة أو الذي ينزل فيها يخضع للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع:

أ - متطلبات حركة النقل من أراضي الدولة المتعاقدة التي عينت الشركة وإليها.

ب - متطلبات حركة النقل في المنطقة التي تعبرها الخدمات الجوية المتفق عليها مع مراعاة الخدمات الجوية الأخرى المقدمة من قبل شركات الطيران التابعة للدول التي تشملها هذه المنطقة

ج - متطلبات تشغيل شركات الطيران العابرة.

المادة التاسعة

(أمن الطيران)

١- تمسحياً مع الحقوق والالتزامات بمقتضى القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان بأن التزاماتهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع تشكل جزءاً مكملاً لهذه الاتفاقية.

٢- على الطرفين المتعاقدين وبدون تقييد حصومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي أن يتصرفا بشكل خاص وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ أيلول ١٩٦٣ ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

والموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون أول ١٩٧٠ ، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ أيلول ١٩٧١ ، وبيروتكولها المكمل الخاص بقمع أفعال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي والموقع في مونتريال بتاريخ ٢٤/٢/١٩٨٨ ، وأية اتفاقيات جماعية تحكم أمن الطيران يرتبط بها الطرفان المتعاقدان.

٣- على الطرفين المتعاقدين أن يقدموا عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، أو أية أعمال أخرى غير مشروعة والتي ترتكب ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها ، أطقمها ، المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ومنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

٤- يجب على الطرفين المتعاقدين العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق معاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين ، كما ويجب عليهما إلزام مستثمري الطائرات المسجلة لديهما والمستثمرين الذين يكون المركز الرئيسي لأعمالهم أو محل إقامتهم الرئيسية في إقليميهما ، وكذلك مستثمري المطارات في إقليميهما، بأن يعملوا وفقاً لأحكام أمن الطيران المدني المشار إليها.

٥- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام هؤلاء المستثمرين للطائرات لمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٤) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى أو المغادرة من أو خلال العبور في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الكافية داخل إقليمه لحماية الطائرات وأن يفتش المسافرين والطاقم والأمتعة المحمولة

بالبس ، البضائع ، الشحن ومستودعات الطائرات وذلك قبل وأثناء صعود المسافرين أو تحميل البضائع.

٦- على كل طرف متعاقد أن ينظر بعين العطف لأي طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر ، لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة في مواجهة تهديد معين.

٧- على كل طرف متعاقد أن ينظر أيضا بعين العطف لطلب الطرف المتعاقد الآخر بالدخول في ترتيبات إدارية متبادلة تمكن سلطات الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين بإجراء تقييم خاص به للإجراءات الأمنية المتوفرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والخاصة بمستثمري الطائرات والمتعلقة بالرحلات الجوية المتجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول.

٨- يقوم كل طرف متعاقد عند وقوع حادث أو تهديد بحادث من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي فعل من الأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها ، أطقمها ، المطارات أو تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ، بمساعدة الطرف الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الحادث أو وضع حد للتهديد به وذلك بسرعة وأمان.

٩- عندما يكون لدى طرف متعاقد أسسا معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الأول طلب مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر.

٨ المادة العاشرة (السلامة الجوية)

١- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطائرة وملاحيتها أو عملياتهم المعمول

بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، ويتوجب عقد هذه المشاورات خلال مدة ثلاثين (٣٠) يوماً من تقديم الطلب أعلاه.

٢- فإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق ولا ينفذ بفاعلية الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو ، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها ، والخطوات الضرورية التي يلزم اتخاذها لتتواءم مع تلك المعايير وأنه على الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة ، إن فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة خلال فترة (١٥) يوماً أو أي فترة أطول يتفق عليها ، يعد سبباً لتطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية.

٣- بالرغم من الشروط الواردة في المادة (٣٣) من معاهدة شيكاغو، فإنه من المتفق عليه ان أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركات الطيران المعنية على الخدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن أن تخضع للفحص الداخلي والخارجي بواسطة المندوبين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتأكد من صلاحية الشهادات، والتراخيص الخاصة بها، وبملاحيتها ، وكذلك للتأكد من حالة الطائرة العامة ومعداتها وأدلتها (والتي يشار إليها من خلال هذه المادة " بالتفتيش الميداني") شريطة أن لا يتسبب ذلك في حدوث تأخير غير مبرر للطائرة.

٤- إذا أدت أي من التفتيشات الميدانية إلى الاستنتاجات التالية:

أ- أن الطائرة، أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق مع مستوى الحد الأدنى للسلامة الجوية المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو، أو

ب- افتقار التنفيذ الفعال بشكل يدعو للقلق لمستويات الصيانة المقررة بموجب مقاييس السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو،

ج- أن أي من شهادات أو أدلة الطائرة غير ساري المفعول،

فيحق للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش الميداني وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (٣٣) من معاهدة شيكاغو الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو التراخيص المتعلقة بالطائرة أو بملاحيتها أو تلك التي بموجبها اعتبرت إنها سارية، أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تتطابق أو ترقى عن المعايير الدنيا المعمول بها وفق معاهدة شيكاغو. عندها يتم تطبيق الفقرة (٦) من هذه المادة.

٥- في حالة رفض ممثل شركة / شركات الطيران المعنية لاسباب غير مبررة إجراء الفحص الميداني لطائرة تشغل من قبل شركات الطيران المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر ان يستنتج ان القلق المشار إليه في الفقرة (٤) من هذه المادة قد تحقق وهو الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

٦- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل لشركة / شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن إتخاذ إجراءات فورية ضروري لسلامة عمليات شركة الطيران، سواء كان ذلك نتيجة الفحص الميداني أو جراء رفض إجراء الفحص الميداني أو بسبب رفض عقد المشاورات أو غير ذلك،

٧- يجب إيقاف أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (٢) أو (٦) أعلاه، في حالة إنتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.

- ٨- يقتضي على كل من الطرفين المتعاقدين حث شركات الطيران المعنية من قبل أي منهما على اشتراط التبليغ المسبق للحصول على موافقة سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ، عند اعتزام أي شركة طيران معينة تأجير طائرة غير مملوكة لها سواء كانت مسجلة في دولة المستثمر أو دولة أخرى ، وذلك بغرض استثمارها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين على النقاط المنفق عليها بهذه الاتفاقية.
- ٩- طبقاً للمادة (٨٣ مكرر) من معاهدة الطيران المدني الدولي ، فإنه يجوز نقل المسؤوليات والمهام بشكل كلي أو جزئي بالنسبة لجوانب السلامة لاستخدام الطائرات المؤجرة ، المناطة لها دولة شركة الطيران المستأجرة للطائرة ، والتي ستشغل الطائرة المؤجرة تحت إشرافها.

المادة الحادية عشر (الاعتراف بالشهادات والإجازات)

إن شهادة الصلاحية وشهادات الأهلية، والإجازات الصادرة أو التي اعتبرت صالحة من قبل طرف متعاقد، ولا تزال سارية المفعول ، يتم الاعتراف بصلاحياتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المنفق عليها شرط أن تكون المتطلبات التي بموجبها صدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتبرت سارية المفعول تساوي أو فوق الحد الأدنى للمعايير التي وضعت وفقاً للمعاهدة. ويحتفظ كل طرف متعاقد بالحق مع ذلك في رفض الاعتراف، لغرض الطيران فوق إقليمه ، بشهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه أو التي اعتبرت صالحة من قبل دولة أخرى.

المادة الثانية عشر (الموافقة على جداول الرحلات)

تقدم شركات الطيران المعنية من قبل كل طرف متعاقد جداول رحلاتها إلى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر قبل ثلاثين (٣٠) يوماً على الأقل من البدء في التشغيل. وعلى أن تشمل الجداول عدد الرحلات، وطراز الطائرات التي سوف تستعمل بما فيها الرحلات المشار إليها بموجب المادة (٣).

يتم إبلاغ سلطات الطيران المدني بأي تعديل يطرأ على جداول الرحلات.

المادة الثالثة عشر (تطبيق القوانين والانظمة)

أ - تسري قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول الركاب واطقم الطائرات والبضائع والبريد إلى إقليمه والمغادرة منه، وبصفة خاصة الانظمة المتعلقة بجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والإجراءات الطبية وإجراءات الحجر الصحي على كل ما يقد إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو يغادره من ركاب واطقم طائرات وبضائع بواسطة طائرات شركة الطيران المعنية من الطرف الآخر.

ب- تسري قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين على ملاحمة وتشغيل طائرات شركة الطيران المعنية من الطرف المتعاقد عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو بقائها فيه أو مغادرته أو عبور أجوائه.

ج - يحق للسلطات المختصة لدى الطرف المتعاقد الآخر أن تفتش، بدون أن تسبب تأخيراً غير معقول، طائرات الطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو طيرانها كما يحق لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

د - تخضع حركة الترانزيت من ركاب وأمتعة وبضائع وبيريد، العابرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين، لإجراءات مبسطة من قبل السلطات الجمركية والجوازات

المادة الرابعة عشر (تمثيل شركات الطيران)

يمنح كل طرف متعاقد شركات الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، الحق في تخصيص مكاتب وموظفين إداريين، وتجاريين وفنيين في إقليمه حسب ما تقتضيه حاجة شركات الطيران المعنية طبقاً لقوانين وأنظمة ذلك الطرف.

المادة الخامسة عشر
(الاسعار)

١- يسمح كل طرف بوضع أسعار النقل الجوي من قبل شركة طيران معينة على أساس الاعتبارات التجارية للسوق. يقتصر التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين على:

أ- منع الاسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة.

ب- حماية المستهلكين من الاسعار المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بسبب سوء استعمال أي وضع مهيمن.

ج- حماية شركات الطيران من الاسعار المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب المساعدة أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

٢- يحق لكل طرف متعاقد أن يشترط على إشعار أو تقديم الأسعار لدى سلطات الطيران التابعة له والتي سيتم تطبيقها من أو إلى إقليمه من قبل شركات الطيران التابعة للطرف الآخر. يمكن طلب إشعار أو تقديم الأسعار من قبل شركات الطيران التابعة لكلا الطرفين في مدة لا تزيد عن ثلاثين (٣٠) يوماً قبل التاريخ المقترح لدخول الاسعار حيز التنفيذ. في حالات خاصة يمكن أن يسمح بالإشعار أو بتقديم الطلب في مدة اقصر مما يطلب عادة.

٣- إن يتخذ أي طرف متعاقد إجراءً انفرادياً لمنع تطبيق أو استمرار الاسعار المقترحة أو المطبقة بين الإقليمين و/ أو بين أحدهما وأي بلد ثالث والتي تطبقها شركات الطيران المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين خلافاً للاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة، شريطة أن يتقدم الطرف المعارض إلى الطرف المتعاقد الآخر بطلب يبين فيه أسباب عدم اقتناعه وذلك في اقرب فرصة ممكنة، على أن تجري مشاورات بهذا الشأن خلال مدة لا تزيد عن ثلاثين (٣٠) يوماً بعد استلام الطلب، وعلى الطرفين أن يتعاونوا لتوفير المعلومات الضرورية للتوصل إلى حل معقول للمسألة.

إذا توصل الطرفان إلى اتفاق بخصوص الاسعار التي تم بشأنها تقديم الاعتراض، يبذل كل طرف قصارى جهوده لوضع ذلك الاتفاق حيز التنفيذ. وبدون مثل هذا الاتفاق المشترك يسري مفعول الاسعار المطبقة.

المادة السادسة عشر
(تقديم الإحصاءات)

١- على سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها ، بالمعلومات الدورية أو غيرها من البيانات الإحصائية التي يمكن طلبها بصورة معقولة لإعادة النظر في السعة التي تعرضها شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول على الخدمات المتفق عليها. ويجب أن تتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد حجم النقل الذي توفره هذه الشركات في مجال الخدمات المتفق عليها ومنبثاً هذا النقل ومقصده.

٢- على سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركات الطيران المعنية من قبل أي منهما، أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالبيانات الإحصائية المتعلقة بالحركة المنقولة على الخدمات المتفق عليها مع بيان نقاط المنشأ والمقصد.

المادة السابعة عشر
(تحويل فائض الإيرادات)

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر للفائض من الإيرادات المحققة في إقليم ذلك الطرف المتعاقد على النفقات المدفوعة فيها، على أن يتم ذلك بسعر العملة الأجنبية المعمول به عند التحويل.

المادة الثامنة عشر
(الحجر البيطري والزراعي)

تلتزم شركات الطيران المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين بتطبيق قوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى إقليمه أو إخراجها منه، وذلك أثناء دخول طائراتها إقليم ذلك الطرف المتعاقد أو وجودها فيه أو مغادرتها له.

المادة التاسعة عشر
(المشاورات والتعديلات)

١- بروح التعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وذلك بغرض التأكد من تنفيذ أحكام وملاحق هذه الاتفاقية والتقييد بها بصورة مرضية، كما تتشاور أيضاً عند الضرورة لإدخال أي تعديل عليها.

٢- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب كتابة في اي وقت إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذه الاتفاقية أو جدول الطرق الجوية. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال سنتين يوماً من تاريخ تسلم مثل هذا الطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه المدة.

٣- إذا كان التعديل المتفق عليه نتيجة لهذه المشاورات متعلقاً بأحكام الاتفاقية وليس بملحق الطرق الجوية فإن الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين يجب أن يتم وفقاً للإجراءات الدستورية المعمول بها لدى كل طرف متعاقد، ويصبح ساري المفعول من تاريخ آخر إخطار عبر المذكرات الدبلوماسية.

٤- إذا كان التعديل المتفق عليه نتيجة لهذه المشاورات متعلقاً بملحق الطرق الجوية فإنه يصبح ساري المفعول منذ اليوم الذي تم الاتفاق عليه من قبل سلطات الطيران المدني في كل من الطرفين المتعاقدين.

المادة العشرون (تسوية الخلافات)

١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين من جراء تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعليهما أولاً محاولة تسوية الخلاف بطريقة المفاوضات بينهما.

٢- فإذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم أو شخص للفصل فيه، فإذا لم يتفقاً على ذلك يحال الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً ويتفق المحكمان المعينان على اختيار المحكم الثالث، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعينا محكماً خلال سنتين يوماً من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف على مثل هذه الهيئة، وعلى أن يجري اختيار المحكم الثالث خلال سنتين يوماً أخرى. إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضاً يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بتعيين محكم أو محكمين وفق ما تقتضيه الحالة ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وإن يرأس هيئة التحكيم.

٢- تتدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ النهائي بعد مضي ثلاثون يوماً من تبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية والتي تؤكد أنه قد تم الموافقة عليها طبقاً للإجراءات الدستورية للطرفين المتعاقدين.

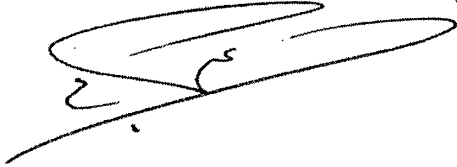
٣- عند الدخول إلى حيز النفاذ، فإن هذه الاتفاقية يجب أن تحل محل اتفاق النقل الجوي الموقع بين المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية اللبنانية الموقع عام ١٩٦١. أ

وإثباتاً لذلك، قام الموقعان أثناء باعترابهما مفوضين من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

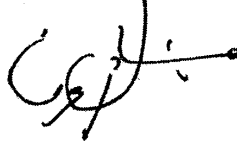
حرر في بيروت بتاريخ ٣ ربيع الثاني ١٤٣١ هـ الموافق ١٩ آذار ٢٠١٠ على نسختين أصليتين.

عن حكومة الجمهورية اللبنانية عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية

علاء البطاينة
وزير النقل



ميشال فرعون
وزير الأشغال العامة والنقل بالوكالة



ملحق الطرق الجوية
جدول الطرق رقم (١)

(١) الطرق الجوية التي يحق لشركات الطيران المعنية من قبل الاردن استثمارها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في الاردن	أية نقاط	نقاط في لبنان	أية نقاط

(٢) لشركات الطيران المعنية من قبل الاردن الحق في إلغاء الهبوط ، خلال جميع او أي من رحلاتها ، في اي من النقاط المذكورة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (١).

جدول الطرق رقم (٢)

(١) الطرق الجوية التي يحق لشركات الطيران المعينة من قبل لبنان استئجارها :

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في لبنان	أية نقاط	نقاط في الاردن	أية نقاط

(٢) لشركات الطيران المعينة من لبنان الحق في إلغاء الهبوط ، خلال جميع أو أي من رحلاتها، في أي من النقاط المذكورة في العمودين (٢) و (٤) أعلاه شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (١) .

ملاحظة :

يحق لشركات الطيران المعينة لدى الطرفين المتعاقدين ممارسة الحرية الخامسة على أي من النقاط المذكورة في ملحق الطرق الجوية وذلك بالاتفاق فيما بينها وبموافقة سلطات الطيران المدني .

الأسباب الموجبة

نظراً للمصلحة المشتركة لحكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية، ورغبة من الحكومتين في تعزيز علاقات الصداقة والتعاون بينهما،

ورغبة في تنظيم تعاون في مجالات النقل الجوي وتنفيذ القواعد والأنظمة اللازمة لتطبيق أحكام القوانين والإجراءات المعمول بها في البلدين، بما يساهم في إنماء البلدين على قاعدة مبدأ المعاملة بالمثل، واحتراماً لاتفاقيات النقل الجوي التي ينضم إليها الطرفان،

وقّع لبنان والمملكة الأردنية الهاشمية في بيروت بتاريخ ٢٠١٠/٣/١٩ اتفاق الخدمات الجوية.

وعملاً بأحكام المادة ٥٢ من الدستور اللبناني، التي تقضي باستصدار قانون يجيز إبرام هذا الاتفاق نظراً لأنه، يتوجب عنه مترتبات مالية ولأنه اتفاق تجاري طويل الأجل.

لذلك،

تتقدم الحكومة من المجلس النيابي الكريم بمشروع القانون المرفق وهي ترجو إقراره.

قانون رقم ٢٢٦

الموافقة على إبرام اتفاق التعاون العسكري بين الجمهورية اللبنانية وجمهورية أرمينيا

أقر مجلس النواب،

وينشر رئيس الجمهورية القانون التالي نصه:

المادة الأولى: الموافقة على إبرام اتفاق التعاون العسكري بين الجمهورية اللبنانية وجمهورية أرمينيا، الموقع في بيروت بتاريخ ٢٠١٨/١١/٢، والمرفق ربطاً.

المادة الثانية: يعمل بهذا القانون فور نشره في الجريدة الرسمية.

بعيدا في ١٦ تموز ٢٠٢١

الامضاء: ميشال عون

صدر عن رئيس الجمهورية

رئيس مجلس الوزراء

الامضاء: حسان دياب

رئيس مجلس الوزراء

الامضاء: حسان دياب

اتفاق

التعاون العسكري

بين

الجمهورية اللبنانية

و

جمهورية أرمينيا