

القانون رقم /٣/

رئيس الجمهورية

بناء على أحكام الدستور

وعلى ما أقره مجلس الشعب في جلسته المنعقدة بتاريخ ١٥-٧-١٤٤٣ هجري الموافق ١٧-٢-٢٠٢٢ ميلادي.

يصدر مايلي:

المادة ١ - يصادق على الاتفاق الخدمات الجوية الموقع بين حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا في يرفان بتاريخ ١٤-٥-٢٠٢١.

المادة ٢ - ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية.

دمشق في ٢٧-٧-١٤٤٣ هجري الموافق ١-٣-٢٠٢٢ ميلادي

رئيس الجمهورية

بشار الأسد

اتفاق خدمات جوية
بين
حكومة الجمهورية العربية السورية
و حكومة جمهورية أرمينيا

إن حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا المشار إليهما لاحقاً "بالطرفين المتعاقدين" ؛
باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 1944/12/7 ؛
ورغبة منهما في توقيع اتفاق بهدف تأسيس خدمات جوية بين إقليميهما، والنهوض بأقصى درجة ممكنة من التعاون الدولي فيما يتعلق بهذه الخدمات.
فقد اتفق الطرفان على ما يلي:

المادة 1

الموضوع

يوافق الطرفان المتعاقدان على التعاون في مجال الخدمات الجوية بموجب هذا الاتفاق ، وكذلك بموجب الأنظمة الوطنية والالتزامات الدولية لدولتيهما.

المادة 2

التعريف

بغرض هذه الاتفاقية ، ما لم ينص على غير ذلك :
أ - مصطلح "اتفاقية شيكاغو" يعني اتفاقية الطيران المدني الدولي ، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، وتتضمن أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (90) من تلك الاتفاقية أو أي تعديل على الملاحق أو الاتفاقية بموجب المواد 90 و 94 منها و، بقدر ما يتحقق سريان تلك الملاحق أو التعديلات، بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ب- مصطلح "سلطات الطيران" يعني في حالة الجمهورية العربية السورية، المؤسسة العامة للطيران المدني، وفي حالة حكومة أرمينيا، الإدارة العامة للطيران المدني، أو أي شخص أو هيئة مخولة لإنجاز الأعمال الموكلة إليها حالياً من قبل السلطات المذكورة أعلاه ؛
ت- مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعنية" يعني أي مؤسسة نقل جوي تم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 5 من هذا الاتفاق ؛
ث- مصطلح "إقليم": بالنسبة لدول الطرفين المتعاقدين له المعنى المحدد له في المادة 2 من اتفاقية شيكاغو؛

ج- المصطلحات "الخط الجوي"، "الخط الجوي الدولي"، "مؤسسة نقل جوي"، "الهبوط لأغراض غير تجارية" لها نفس المعاني المحددة لها في المادة 96 من اتفاقية شيكاغو؛
ح- مصطلح "هذا الاتفاق" يعني الاتفاق الحالي ويتضمن ملحق هذا الاتفاق وأي تعديلات عليه؛
خ- مصطلح "التعرفة" يعني الأسعار المدفوعة لقاء نقل الركاب و الأمتعة و الشحن والشروط التي تحكم سريان مثل تلك الأسعار متضمنة رسوم و شروط الوساطة وأي خدمات إضافية، ولكنها لا تشمل أجور وشروط نقل البريد؛

د- مصطلح "رسوم الانتفاع" يعني رسماً فرض على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو سمحت بفرضه عليها من قبل تلك السلطة لقاء إتاحة ممتلكات المطار أو التسهيلات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات المتعلقة ، بالنسبة للطائرات ، طاقمها ، الركاب والبضائع ؛
ذ- مصطلح "السعة" ويعني:
- بالنسبة لطائرة ، حمولة تلك الطائرة المتاحة على الطريق الجوي،
- بالنسبة لخط جوي محدد ، سعة الطائرة المشغلة على هذا الخط مضروبة في عدد الرحلات المشغلة من قبل تلك الطائرة على طريق جوي لفترة محددة ؛
ر- مصطلح " الحركة " يعني المسافرين ، الأمتعة ، الشحن و البريد.
ز- "الايكولو" يعني منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 3 تطبيق اتفاقية شيكاغو

تخضع أحكام هذا الاتفاق إلى أحكام اتفاقية شيكاغو بقدر ما تكون هذه الأحكام مطابقة في الخدمات الجوية الدولية.

المادة 4 منح الحقوق

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية :

- أ- حق عبور إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه.
- ب- حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية

2- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق، بغرض تشغيل الخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق. هذه الخطوط والطرق تدعى في هذا الاتفاق "الخطوط المتفق عليها" و "الطرق المحددة" على التوالي. أثناء تشغيل خط متفق عليه على طريق محدد، فإن مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد تتمتع بالإضافة إلى الحقوق المحددة في الفقرة (1) من هذه المادة، الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة على ذلك الطريق في ملحق هذا الاتفاق لغرض أخذ على متن الطائرة أو إنزال الركاب والأمتعة والشحن، بما في ذلك البريد؛
3- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يخلو مؤسسة النقل الجوي المعنية لطرف متعاقد أن يأخذ على متن الطائرة ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاب وبضائع، بما في ذلك البريد، لقاء أجر أو مكافأة وتكون قاصدة نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

- 4- تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين ، بخلاف المؤسسات المعنية بمقتضى المادة 5 من هذا الاتفاق، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرة 1 - أ و ب من هذه المادة .
- 5- في حال نزاع مسلح ، تدخلات سياسية أو تطورات ، أو ظروف خاصة وغير اعتيادية حالت دون قيام مؤسسة نقل جوي معينة لطرف متعاقد تشغيل الخط الجوي، فعلى الطرف المتعاقد الآخر بذل كل الجهود الممكنة لتسهيل استمرار تشغيل هكذا خطوط من خلال تدابير مؤقتة مناسبة بالنسبة للطرق (بما في ذلك منح الحقوق لهكذا وقت حسب الضرورة لتشغيل الخدمات) والتي سيتم تحديدها باتفاق متبادل من قبل الطرفين المتعاقدين.
- 6- يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة استخدام كل الطرق الجوية، المطارات والمعدات الأخرى الممنوحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بدون أي تمييز.

المادة 5

تعيين وتفويض مؤسسات نقل جوي

- 1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر، عبر الطرق الدبلوماسية لسلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .
- 2- يحق لكل طرف متعاقد سحب أو استبدال هكذا تعيين لتشغيل الخطوط المتفق عليها من خلال إشعار خطي عبر الطرق الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر.
- 3- عند استلام مثل هذا التعيين يمنح الطرف المتعاقد الآخر، وفقاً لأحكام الفقرة 4 من هذه المادة، ترخيص التشغيل المناسب بأقل حد من التأخير إلى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية.
- 4- يمكن أن تطلب سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين من مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، أن تثبت أنها مؤهلة لتلبية الشروط الموصوفة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة والمطبقة بشكل منطقي على تشغيل الخطوط الجوية الدولية من قبل تلك السلطات وفقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو .
- 5- يحتفظ الطرفان المتعاقدان كل منهما بحقه بالامتناع عن منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة (3) من هذه المادة، أو فرض مثل تلك الشروط الذي يعتبره ضرورياً لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية الحقوق المحددة في المادة 4 (2) من هذا الاتفاق. في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد المذكور بأن الملكية الجوهرية (أكثر من 50 %) و السيطرة الفعلية لتلك المؤسسة هي بيد الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي أو بيد أحد رعاياه.
- 6- عند تعيين وترخيص مؤسسة النقل الجوي يمكن أن تبدأ بتشغيل الخطوط المتفق عليها شريطة أن تكون التعرفة مقررّة بموجب أحكام المادة 8 من هذا الاتفاق.

المادة 6

إلغاء وتعليق ترخيص التشغيل

- 1- يتمتع كل طرف متعاقد بالحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة 4 (الفقرة 2) من هذا الاتفاق من قبل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض هكذا شروط تعتبر ضرورية لممارسة هذه الحقوق
- (أ) في حال عدم الاطمئنان أن الملكية الجوهرية (أكثر من 50 %) أو السيطرة الفعلية لتلك المؤسسة المعنية في يد الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي أو في يد أحد رعاياه ؛

- (ب) في حال فشل تلك المؤسسة الامتثال بالقوانين والأنظمة المطبقة عادة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يقوم بمنح هذه الحقوق ؛
- (ت) في حال فشل مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل وفقاً للشروط المحددة بموجب المادة 10 (أمن الطيران) والمادة 11 (سلامة الطيران) من هذا الاتفاق.
- 2- كما لم يكن الإلغاء الفوري أو التعليق أو فرض الشروط الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع وقوع انتهاكات جديدة للقوانين أو الأنظمة، لا يمارس هذا الحق إلا بعد مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 7

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- 1- يجب أن تتاح فرصة عادلة ومنصفة لمؤسسات النقل الجوي المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة المذكورة في الملحق المرفق.
- 2- عند تشغيل الخطوط المتفق عليها يتوجب أن تكون علاقة مؤسسات النقل الجوي للطرفين المتعاقدين وثيقة باحتياجات الجمهور إلى ذلك النقل الجوي على الطرق المحددة ، ويكون الهدف الأول ، إتاحة سعة بعوامل حمولة معقولة تفي بمقتضيات نقل الركاب والشحن والبريد الحالية والمسبقة بشكل معقول بين إقليم الطرف الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي وإقليم الطرف الآخر. يجب أن يكون تقديم خدمة نقل الركاب و الشحن و البريد المأخوذة والتي يتم إنزالها في نقاط على الطرق المحددة في أقاليم الأطراف المتعاقدة غير تلك التي تقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي وفقاً للمبادئ العامة المتعلقة بالسعة :
- (أ) متطلبات الحركة من و إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي؛
- (ب) متطلبات الحركة للمنطقة والتي تقوم مؤسسة النقل الجوي بعبورها بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى المقررة من قبل مؤسسات النقل الجوي لدول المنطقة ؛
- (ت) متطلبات العبور المباشر لتشغيل مؤسسات النقل الجوي .

المادة 8

التعريفات

- 1- تتحدد التعريفات المتعلقة بتشغيل الخدمات الجوية الدولية إلى/من/عبر إقليمي الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية على مستويات معقولة، ويؤخذ بعين الاعتبار كافة العوامل المتعلقة بذلك، بما في ذلك تكلفة التشغيل والمكاسب المعقولة وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.
- 2- لن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين إيداع التعريفات المحددة بموجب الفقرة (1) لدى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر بالرغم مما سبق يحق لكل طرف متعاقد التدخل من أجل :
- أ- منع الممارسات والتعريفات غير المعقولة والتمييزية.
- ب- حماية المستهلك من التعريفات المقيدة أو المرتفعة بشكل غير معقول بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛ و
- ج- حماية مؤسسات النقل الجوي من أسعار متدنية مصطنعة.
- 3- بالرغم مما سبق ، يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تقديم ، عند الطلب ، إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر معلومات متعلقة بتحديد التعريفات في الصيغة والطريقة المحددة من قبل تلك السلطات.

المادة 9

الإعفاء من الضرائب، الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- تعفى الطائرات المشغلة على خطوط دولية من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة لكل طرف متعاقد وتجهيزاتها العادية والقطع التبديلية ومؤن الوقود وزيوت التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الطعام والشراب والتبغ) على متن مثل تلك الطائرات من الرسوم الجمركية وأتعاب التفتيش ورسوم أو ضرائب أخرى عند الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى مثل تلك التجهيزات والإمدادات على متن الطائرة حتى يحين إعادة تصديرها.

2- تعفى المعدات العادية، قطع الغيار، إمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومخزون الطائرة الذي يتم إدخاله إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة أو بالنيابة عن مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أخذت على متن طائرة تعمل لصالح تلك المؤسسة / المؤسسات بحيث يكون القصد استعمالها على متن تلك الطائرة عند تشغيلها على خطوط جوية دولية، من أي ضرائب أو رسوم وطنية، بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الأول، حتى في حالة كون هذه الإمدادات ستستخدم على أجزاء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي يتم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن طائرة . ويجوز طلب إخضاع المواد المشار إليها أعلاه إلى التفتيش والمراقبة الجمركية.

3- يمكن تفرغ المعدات العادية المحمولة جواً وكذلك قطع الغيار ومخزون الطائرة وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك فقط بموافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد والتي يمكن أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها حتى يحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافاً لذلك وفقاً لنظم الجمارك.

المادة 10

أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان مجدداً بما لهما من حقوق وعليهما من التزامات بموجب القانون الدولي أن واجبهما نحو بعضهما البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وسوف يعمل الطرفان المتعاقدان ، بشكل خاص، وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي ، بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14/9/1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16/12/1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23/9/1971 وكذا البروتوكول التكميلي لتلك الاتفاقية حول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24/2/1988، وأي اتفاقيات دولية أخرى متعلقة بأمن الطيران المدني يلتزم بها كلا الطرفين المتعاقدين.

2- يقدم الطرفان، إذا طلب منهما ذلك، كل المساعدات الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

3- يعمل الطرفان المتعاقدان، في إطار علاقتهما المتبادلة، بما يتطابق ومعايير أمن الطيران، وبقدر ما يتم تطبيقها من قبلهم على الممارسات الموصى بها و الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي والواردة كملحقات باتفاقية الطيران المدني الدولي، ويتعين على الطرفين المتعاقدين أن يتطلبا من أن يعمل مستثمرو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم التجارية الرئيسي أو إقامتهم الدائمة في أراضيهم ومستثمرو المطارات في أراضي الطرفين. وذلك بما يتفق مع مثل تلك الأحكام الخاصة بأمن الطيران. الإشارة في هذه الفقرة إلى معايير أمن الطيران يتضمن أي اختلاف تم الإبلاغ عنه من قبل الطرف المتعاقد المعني. وعلى كل طرف متعاقد أن يقدم معلومات مسبقة إلى الطرف الآخر عن نيته للإعلام عن أي اختلاف.

4- يتكفل كل طرف بأن يطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل أراضيها لحماية الطائرات والتفتيش على الركاب والطاقم والأصناف المحمولة والحقائب والبضاعة ومخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود على متن الطائرة أو التحميل و تعديل تلك المعايير لمواجهة التهديد المتزايد. يوافق كل طرف متعاقد على أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعنية الخاصة به مراقبة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) المطلوبة من الطرف الآخر لدخول، مغادرة، أو البقاء في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ينظر كل طرف أيضاً مع إبداء التعاطف في أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لتدابير أمن معقولة خاصة لمواجهة تهديد معين.

5- عندما يقع حادث أو يصدر تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة ضد سلامة مثل تلك الطائرات أو ركابها و طاقمها و المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يقوم الطرفان المتعاقدان بمساعدة بعضهما البعض من خلال تسهيل إجراء الاتصالات وغير ذلك من التدابير المناسبة المقصودة لإنهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن.

المادة 11 سلامة الطيران

1- يمكن لكل طرف طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة، في أي مجال يتعلق بطاقم الطيران، الطائرات أو تشغيل الطائرات، والمعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويجري هذا التشاور في غضون ثلاثين يوماً من ذاك الطلب.

2- جبعد إجراء مثل هذا التشاور إذا وجد طرف أن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في أي مجال والتي يجب على الأقل أن تكون مسلوبة للقواعد القياسية الدنيا التي تحددت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، يقوم الطرف المتعاقد الأول إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية الدنيا لا يكاو. ويقوم الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ الإجراء الملائم خلال 15 يوماً أو فترة أطول يتم الاتفاق عليها فإن ذلك يشكل الأساس لتطبيق المادة (6) من هذا الاتفاق.

3- على الرغم من الواجبات المذكورة في المادة 33 من اتفاقية شيكاغو من المتفق عليه أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين وذلك في خطوط إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في إقليم الطرف الآخر أن تخضع للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف المتعاقد الآخر على متن وحول الطائرة للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة وطاقمها وحالة الطائرة ومعدات

- (في هذه المادة تدعى "التفتيش الساحي") شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له.
- 4- إذا نتج عن أي تفتيش ساحي أو سلسلة من التفتيش الساحي:
- أ- قلق خطير أن الطائرة أو تشغيلها لا تتوافق مع القواعد القياسية الدنيا المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، أو
- ب- قلق خطير بوجود نقص في الصيانة الفعالة ومواظبة للقواعد القياسية للسلامة المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.
- فإن الطرف الآخر الذي يقوم بالتفتيش، لأغراض المادة 33 من الاتفاقية، له الحرية باستنتاج أن المتطلبات التي صدرت الشهادات والتراخيص بموجبها أو اعتبرت سارية المفعول بالنسبة للطائرة أو بالنسبة لطاقم الطائرة أو أن المتطلبات التي بموجبها تشغل الطائرة غير مساوية أو أعلى من القواعد القياسية الدنيا المحددة بموجب الاتفاقية.
- 5- في حال تم رفض الدخول بغرض إجراء التفتيش الساحي لطائرة يتم تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات طرف متعاقد وفقاً للفقرة (3) أعلاه من قبل ممثل تلك المؤسسة أو المؤسسات، فللطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج أن قلقاً خطيراً ينشأ من النوع المشار إليه في الفقرة (4) أعلاه ويدل إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.
- 6- يحتفظ كل طرف بالحق بتعليق أو تغيير تفويض التشغيل لمؤسسة الطرف الآخر فوراً في حال استنتاج الطرف الأول، إما نتيجة إلى تفتيش ساحي، أو سلسلة من التفتيش الساحي، أو عدم قبول دخول للتفتيش الساحي، أو مشاورات أو ما شابه ذلك، إن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
- 7- يوقف أي إجراء من جهة طرف متعاقد يتم عملاً بالفقرة الثانية والسادسة الواردة أعلاه بمجرد انتفاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء.
- 8- يعترف بسلامة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الجدارة والتراخيص المصدرة أو التي أصبحت سارية المفعول لدى طرف متعاقد، وما تزال سارية المفعول، وذلك من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها والواردة في هذا الاتفاق، شريطة أن تكون المتطلبات التي أصدرت بموجبها هذه الشهادات أو التراخيص أو أصبحت سارية المفعول بمقتضاها معادلة للمعايير الدنيا التي قد تنشأ بموجب الاتفاقية أو أعلى منها. يحتفظ كل طرف متعاقد مع ذلك بحق رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجري فوق أراضيه، بشهادات الجدارة والإجازات الممنوحة لمواطنيه أو تعتبر صالحة لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى.
- 9- إذا سمحت المزايا أو الشروط الخاصة بالتراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (8) أعلاه، وهي الشهادات والتراخيص التي تصدرها سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين، لأي شخص أو مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة أو فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة نقول إذا سمحت بالاختلاف عن المعايير التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى إيداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يطلب عقد مشاورات بموجب المادة 18 من هذا الاتفاق مع سلطات الطيران لذلك الطرف بهدف الوصول إلى قناة أن الممارسة المعنية مقبولة بالنسبة لهم. في حال الفشل بالوصول إلى اتفاق مرض فإن ذلك يشكل الأساس لتطبيق المادة (6) من هذا الاتفاق.

- 1- تطبق القوانين والأنظمة لأحد الطرفين المتعاقدين، المتعلقة بدخول وخروج الطائرات المشغلة في الخطوط الجوية الدولية من إقليمه أو تشغيل وملاحة هذه الطائرات بينما تكون داخل إقليمه، على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين المتعاقدين بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع أو البريد إلى إقليمه والمكوث فيه أو مغادرته، بما في ذلك الشكليات المتعلقة بالدخول، المغادرة، الهجرة والجوازات، الجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي، تطبق على الركاب والطاقم والبضائع والبريد المحمولة على طائرة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها داخل إقليم الطرف المتعاقد الأول.
- 3- لا يخضع الركاب والحقائب والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من خلال أراضي أحد الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض، عدا فيما يتعلق بالمعايير الخاصة بأمن الطيران، لما هو أكثر من إجراءات المراقبة المبسطة وتغفي الأمتعة والبضائع في حالة المرور العابر المباشر من الجمارك وغير ذلك من الضرائب المماثلة.

المادة 13

تقديم الإحصائيات

تزود سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد، عند الطلب، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ببيانات دورية أو غيرها من البيانات الإحصائية التي قد تطلب على نحو معقول لغرض استعراض السعة المتاحة على الخطوط الجوية المتفق عليها التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد المشار إليه أولاً في هذه المادة. تتضمن تلك البيانات كل المعلومات المطلوبة لتحديد كمية الحركة المنقولة من قبل مؤسسات النقل الجوي على الخطوط المتفق عليها ومنشأ ومقاصد تلك الحركة.

المادة 14

الضرائب وتحويل الإيرادات

- 1- تغفي مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين من ضريبة الدخل أو أي ضرائب مماثلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فيما يخص الأرباح أو المكاسب التي تستدرها مؤسسة النقل الجوي من تشغيل الطائرة في الخدمات المتفق عليها.
- 2- لمؤسسات النقل الجوي المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المحققة في إقليم البيع .
- 3- تسري تلك التحويلات بالعملة المحلية القابلة للتحويل بسعر الصرف الرسمي ولن تخضع لأي رسم، تقييد، فرض أو تأخير باستثناء الرسوم والإجراءات المصرفية العادية.
- 4- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات على المصروفات التي تحققها مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فيكون من حق الأخير، على أسس المعاملة بالمثل ، فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول.

5- فيما يخص الضرائب، تسري أحكام الاتفاق الموقع بين حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا الخاص بتجنب الازدواج الضريبي بالنسبة للضريبة على الدخل الموقع 2005/6/25.

المادة 15

تمثيل مؤسسات النقل الجوي والمبيعات

- 1- يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية وفقاً لقوانين ونظم الطرف المتعاقد الآخر بخصوص الدخول والإقامة والعمالة أن تدخل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وتبقى فيه موظفي المبيعات وعاملها الفنيين والتشغيليين والمختصين حسب ما يتطلبه الأمر لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تقوم في بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر باستخدام وثائق النقل الخاصة بها، عن طريق وكلاء، بالعملة المحلية لإقليم الطرف المتعاقد الآخر حيث يتم البيع، أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر إذا لم تمنع تلك القوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. يكون لكل طرف متعاقد الحق في بيع خدمة النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر وأي شخص يمكنه شراء مثل تلك الخدمة.

المادة 16

رسوم الانتفاع

- 1- لن يفرض أي من الطرفين المتعاقدين أو يسمح بفرض رسوم انتفاع على مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر، تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل خطوطاً دولية مماثلة.
- 2- يشجع كل طرف متعاقد على إجراء التشاور بشأن رسوم الانتفاع فيما بين سلطة فرض الرسوم الخاصة به ومؤسسات النقل الجوي المستخدمة للخدمات والتسهيلات التي تقدمها سلطات فرض الرسوم، خلال المنظمات القائمة بالتمثيل لمؤسسات النقل الجوي تلك، حيثما أمكن. ويجب توجيه إخطار مدته معقولة بأي مقترحات لإجراء تغييرات في رسوم الانتفاع وذلك إلى هؤلاء المنفعين لتمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء تغييرات. ويشجع كل من الطرفين المتعاقدين أيضاً سلطات فرض الرسوم المختصة لديه وهؤلاء المنفعين على تبادل المعلومات الملائمة بشأن رسوم الانتفاع.

المادة 17

الموافقة على جداول الرحلات

- 1- يجب على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل طرف متعاقد أن تقدم جداول الرحلات الخاصة بها (للرحلات الصيفية والشتوية) إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها قبل ثلاثين (30) يوماً من بدء التشغيل. ويجب أن يتضمن الجدول المواعيد، وعدد الرحلات المشغلة وطراز الطائرات المستخدمة يجب أن تعطي سلطات الطيران قرارها على جدول الرحلات المقدم خلال عشرين (20) يوماً من تاريخ تقديم مؤسسة النقل الجوي المعنية برنامجها للموافقة عليه.
- 2- يجب على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل طرف متعاقد أن تقدم كل تعديل في جدول الرحلات بالإضافة إلى طلبات الموافقة على تشغيل رحلات إضافية

للموافقة عليها من قبل سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر. ويجب التعامل مع هكذا طلبات للتعديل أو طلب رحلات إضافية بالمسرة الممكنة من قبل سلطات الطيران.

المادة 18 المشاورات

يجوز لأي طرف متعاقد ، في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تعديل هذا الاتفاق أو حول الالتزام به. تبدأ هذه المشاورات التي يمكن أن تكون بين سلطات الطيران في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر لطلب مكتوب إلا إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 19 التعديل

- 1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من هذا الاتفاق ، فيجب أن يتم هذا التعديل بعد التشاور بموجب المادة 18 من هذا الاتفاق.
- 2- يجوز تعديل هذا الاتفاق بموافقة كلا الطرفين المتعاقدين. ويتم هكذا تعديل بشكل بروتوكولات منفصلة تكون جزءاً مكملًا من هذا الاتفاق ويكون نافذاً بموجب أحكام المادة 25 من هذا الاتفاق.
- 3- في حال كانت التعديلات متعلقة فقط بأحكام الملحق ، فيجوز الاتفاق عليها بشكل مباشر بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين ويكون نافذاً من التاريخ المتفق عليه من قبل سلطات الطيران.

المادة 20 تسوية النزاعات

- 1- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يسعى الطرفان المتعاقدان في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال إجراء التفاوض.
- 2- إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية من خلال المشاورات، يجوز أن يعرض النزاع لاتخاذ قرار إلى شخص أو هيئة، وفي حال عدم موافقتهم، وبناء على طلب أي طرف من الطرفين المتعاقدين يجوز أن يعرض على التحكيم بواسطة ثلاثة محكمين. يقوم كل طرف متعاقد بترشيح واحد منهم، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة الحكمين اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو. ويقوم كل طرف متعاقد بتعيين حكم بغضون ستين(60) يوماً من تاريخ تسلم أي طرف من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة عبر الطرق الدبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع من قبل هذا المحكم، ويتم الاتفاق على الثالث في غضون ستين (60) يوماً أخرى وفي حال لم يتوصل الطرفان المتعاقدان تعيين محكم خلال المدة المشار إليها ، يجوز أن يطلب أي من الطرفين المتعاقدين من رئيس مجلس الايكلو تعيين حكم أو حكمين كما تتطلب الحالة. وفي كل الأحوال، يكون الحكم الثالث من جنسية دولة ثالثة ويقوم كرئيس لهيئة التحكيم. يجب أن تتوصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات وفي كل المجالات الأخرى تضع هيئة التحكيم إجراءات التحكيم بنفسها.
- 3- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالتقيد بأي قرارات صادرة بموجب الفقرة 2 من هذه المادة.

- 4- مادام أي طرف من الطرفين المتعاقدين لم يمثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يسحب أو يلغي أية حقوق أو مزايا قد منحها بمقتضى هذا الاتفاق إلى الطرف المتعاقد غير الملتزم.
- 5- يتحمل كل طرف متعاقد المصاريف والتعويضات اللازمة للمحكم المعين من قبله؛ ويتقاسم الطرفان المتعاقدان على نحو متساوٍ مصاريف المحكم الثالث والنفقات اللازمة له بالإضافة إلى كل فعاليات التحكيم.

المادة 21

التسجيل لدى الايكالو

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات عليه عند سريانه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 22

العناوين

العناوين المدرجة في هذا الاتفاق في أعلى كل مادة هي بغرض الإشارة والملائمة فقط ولن تحد مجال أو هدف هذا الاتفاق بأي حال من الأحوال.

المادة 23

الالتزام بالاتفاقيات متعددة الأطراف

عند توقيع الطرفين المتعاقدان على اتفاقية نقل جوي متعددة الأطراف ودخولها حيز التنفيذ، تسري أحكام تلك الاتفاق و يمكن إجراء مشاورات بموجب المادة 18 من هذا الاتفاق، لتحديد مدى تأثير هذا الاتفاق بأحكام اتفاق متعدد الأطراف.

المادة 24

الإنهاء

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت تقديم إخطار خطي إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر وعبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذا الاتفاق. وينقل مثل هذا الإخطار إلى الايكالو على نحو متزامن.
- 2- في هذه الحالة يتم إنهاء هذا الاتفاق عند منتصف الليل (في التوقيت المحلي للطرف المتعاقد الذي تسلم الإخطار) بعد اثني عشر شهراً من تاريخ تلقي الطرف الآخر للإخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب الإخطار قبل انقضاء هذه المدة في غياب إقرار الطرف المتعاقد الآخر بالاستلام سوف يعتبر أنه تم استلام الإخطار بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام الايكالو للإخطار.

المادة 25

الدخول حيز التنفيذ

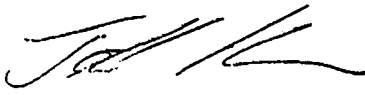
- 1- يسري هذا الاتفاق في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يتبع الشهر الذي تم خلاله تم استلام الإشعار الثاني الذي يعلم بموجبه أحد الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر من خلال

القنوات الدبلوماسية بأنه تم استكمال الإجراءات الدستورية الداخلية اللازمة لسريان الاتفاق الذي يبقى نافذاً لمدة غير محددة ما لم يقم أحد الطرفين بإنهائه وفقاً للمادة 24 من هذا الاتفاق.

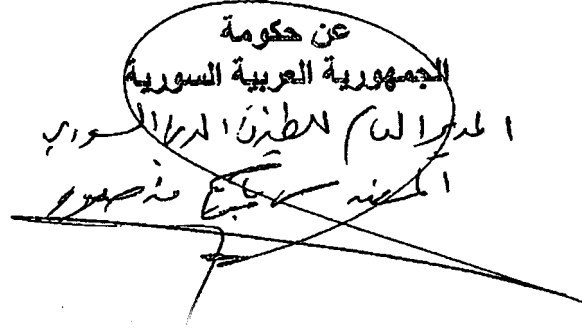
2- سيتم إنهاء اتفاق الخدمات الجوية الموقع بين حكومة الجمهورية العربية السورية وحكومة جمهورية أرمينيا الموقع في 1995/4/30 بتاريخ دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

حرر في يربان بتاريخ ١٤/٥/٢٠٠١ على نسختين أصليتين باللغات العربية والأرمنية والإنكليزية ولجميع النصوص الحجية ذاتها وفي حال وجود اختلاف بتفسير الاتفاق يرجح النص الإنكليزي.

عن حكومة
جمهورية أرمينيا



عن حكومة
الجمهورية العربية السورية
المدير العام لقطاع المواصلات
المهندس / محمد / منصور



الملحق جدول الطرق

القسم - 1

الطرق التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية العربية السورية :
نقاط في الجمهورية العربية السورية - نقاط متوسطة - نقاط في جمهورية أرمينيا - نقاط فيما وراء
الملاحظات :

- 1- قد تحذف أية نقاط متوسطة على أية رحلة شريطة أن تبدأ الخدمة أو تنتهي في الجمهورية العربية السورية.
- 2- لا يحق أخذ ركاب من نقاط وسيطة أو نقاط فيما وراء للهبوط في إقليم جمهورية أرمينيا، وبالعكس، باستثناء ما يمكن الاتفاق عليه من قبل سلطات طيران الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر. ويطبق هذا التقييد أيضاً على كل أشكال حركة التوقف.

القسم - 2

الطرق التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية أرمينيا :
نقاط في جمهورية أرمينيا - نقاط متوسطة - نقاط في الجمهورية العربية السورية - نقاط فيما وراء .

الملاحظات :

- 1- قد تحذف أية نقاط متوسطة على أية رحلة شريطة أن تبدأ الخدمة أو تنتهي في جمهورية أرمينيا.
- 2- لا يحق أخذ ركاب من نقاط وسيطة أو نقاط فيما وراء للهبوط في إقليم الجمهورية العربية السورية ، وبالعكس، باستثناء ما يمكن الاتفاق عليه من قبل سلطات طيران الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر. ويطبق هذا التقييد أيضاً على كل أشكال حركة التوقف.