

اتفاق نقل جوي

بين

حكومة النمسا الاتحادية

و

حكومة الجمهورية اللبنانية

مقدمة

إنّ حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة النمسا الاتحادية المشار إليهما فيما يلي بـ«الطرفين المتعاقدين»،

باعتبارهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي جرى فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 7 كانون الأول 1944،

ورغبةً منهما في تنظيم خدمات النقل الجوي، بطريقة آمنة ومنظمة، وتعزيز التعاون الدولي إلى أقصى قدر ممكن فيما خص تلك الخدمات،

ورغبةً منهما في إبرام اتفاق لتعزيز تنمية خدمات النقل الجوي (المنتظمة) بين إقليميهما وفيما وراء الإقليمين،

قد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1	التعاريف
المادة 2	منح الحقوق
المادة 3	التعيين والإلغاء
المادة 4	تطبيق القوانين والانظمة
المادة 5	الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى
المادة 6	الضرائب
المادة 7	رسوم الاستخدام
المادة 8	المرور العابر المباشر
المادة 9	الاعتراف بالشهادات والتراخيص
المادة 10	التعريفات
المادة 11	الأنشطة التجارية
المادة 12	السعة والمنافسة العادلة
المادة 13	السلامة
المادة 14	الأمن
المادة 15	النواحي الاجتماعية
المادة 16	حماية البيئة
المادة 17	توفير الإحصاءات
المادة 18	التشاور
المادة 19	التعديلات
المادة 20	تسوية النزاعات
المادة 21	الإنهاء
المادة 22	التسجيل
المادة 23	سريان الاتفاق
الملحق	

المادة (1)

تعريف

1. لأغراض هذا الاتفاق:

أ- يعني مصطلح «سلطات الطيران» في حالة الجمهورية اللبنانية «وزارة الاشغال العامة والنقل اللبنانية/ الهيئة العامة للطيران المدني المدني»، وفي حالة النمسا «وزارة النمسا الاتحادية للابتكار والانتقال، والبنى التحتية» أو في أي من الحالتين كليهما يعني أي شخص أو هيئة مفضولة بإنجاز أي من المهام أو مهام مماثلة لتلك التي تُمارسها الآن السلطات المذكورة؛

ب -يعني مصطلح " الخدمات المتفق عليها" خدمات النقل الجوي الدولي المنتظمة على الطريق (الطرق) المحددة في ملحق الاتفاق من اجل نقل الركاب والأمتعة والشحن والبريد، معاً أو بشكل منفصل، وفقاً لاستحقاقات السعة المتفق عليها؛

ج-يعني مصطلح " الاتفاقية" اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 7 كانون الأول 1944 ويشمل المصطلح أي تعديلات على الاتفاقية وأي ملحق يجري اعتماده بموجب المادة (90) من الاتفاقية وأي تعديلات على ملاحق هذه الاتفاقية أو على الاتفاقية نفسها بموجب المادتين (90) و(94) (أ) منها بقدر ما تكون هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة بالنسبة للطرفين المتعاقدين؛

د-يعني مصطلح "الملحق" ملحق هذا الاتفاق وما يطاله من تعديلات. يشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق وأي إشارة إلى الاتفاق تشمل الإشارة إلى الملحق ما لم يُنص على خلاف ذلك؛

هـ-يعني مصطلح " السعة" فيما خص الخدمات المتفق عليها الحمولة المُتاحة للطائرة المستخدمة في تأمين تلك الخدمات، مضروبة بوتيرة الرحلات التي تشغلها مثل تلك الطائرة على مدى مدة زمنية محدّدة على طريق أو جزء من الطريق؛

و-يُراد بمصطلحات " الخدمات الجوية" و" الخدمات الجوية الدولية" و" الناقل الجوي" و" الهبوط لأغراض غير تجارية" المعاني المعطاة لها في المادة (96) من الاتفاقية؛

ز-يعني مصطلح " ناقل جوي معيّن" أي شركة طيران تمّ تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (3) من هذا الاتفاق؛

ح-يعني مصطلح " النقل متعدد الوسائط" النقل العام بوساطة طائرة أو واحد أو أكثر من وسائط النقل السطحي لنقل الركاب والأمتعة والشحن والبريد، معاً أو بشكل منفصل، لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير؛

ط-يعني مصطلح " السعر"

1- " تعرفات النقل الجوي" التي يُطلب دفعها إلى الناقلين الجويين أو وكلائهم أو غيرهم من بائعي تذاكر السفر من أجل نقل الركاب والأمتعة في النقل الجوي واي شروط تُطبق بموجبها هذه التعريفات، بما في ذلك عمولة أو شروط أي وكيل وخدمات ثانوية أخرى؛

2- " رسوم البريد" التي يُطلب دفعها لقاء نقل البريد والشحن والشروط التي تنطبق بموجبها هذه الأسعار، بما في ذلك عمولة أو شروط وكيل وخدمات ثانوية أخرى.

يشمل هذا التعريف، عند الانطباق، النقل السطحي المتصلّ بالنقل الجوي الدولي والشروط التي يخضع لها تطبيقها؛

ي-يعني مصطلح " المناولة الذاتية" الحالة التي يوفّر فيها مُستخدم المطار لنفسه مباشرة واحدة أو أكثر من خدمات المناولة الأرضية ولا يوقع أي عقد أيّاً كان وصفه مع طرف ثالث من أجل توفير هذه الخدمات؛ ولأغراض هذا التعريف، لا يُعدّ مستخدمي المطار فيما بينهم أطراف ثالثة عندما:

أ- يمتلك أحدهم أغلبية الأسهم في المستخدم الآخر؛

ب- هيئة وحيدة تملك اغلبية الأسهم في كل من المستخدمين.

ك-يعني مصطلح " الطريق المحدّدة" إحدى الطرق المحدّدة الواردة في ملحق هذا الاتفاق.

ل-يعني مصطلح "الإعانة أو المساعدة الحكومية" توفير المساعدة لشركة طيران، على أساس تمييزي، بشكل مباشر أو غير مباشر، من قبل الدولة أو هيئة عامة أو خاصة معيّنة أو مُسيطر عليها من قبل الدولة. ويشمل هذا المصطلح، على سبيل المثال لا الحصر، تعويض الخسائر التشغيلية؛ توفير رأس المال أو القروض أو المنح غير القابلة للاسترداد وفق شروط تفضيلية؛ منح مزايا مالية من خلال التخليّ عن الأرباح أو عن استعادة مبالغ مستحقة؛ الإستغناء عن العائد الطبيعي على أموال عامة مستخدمة؛ إعفاءات ضريبية؛ التعويض عن أعباء مالية مفروضة من قبل السلطات العامة؛ أو إتاحة تسهيلات المطار والوقود وغير ذلك من التسهيلات المنطقية اللازمة للتشغيل الطبيعي للخدمات الجوية على أساس تمييزي.

م-يعني مصطلح " الأراضي" المعنى المُسند لهذا المصطلح في المادة (2) من الاتفاقية.

ن-يعني مصطلح " رسوم الاستخدام" الرسم الذي يُفرض على شركات الطيران لقاء إتاحة البنى التحتية للمطار أو استخدام تسهيلات المطار من تسهيلات بيئية، أو تقديم تسهيلات للملاحة الجوية أو لأمن الطيران أو خدمات تشمل خدمات وتسهيلات مرتبطة بما سبق؛

س-الإشارة في هذا الاتفاق إلى مواطني جمهورية النمسا يُفهم منها الإشارة إلى مواطني الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي؛

ع-الإشارة في هذا الاتفاق إلى شركات طيران في جمهورية النمسا يُفهم على أنها تشير إلى شركات طيران مُعيّنة من قبل جمهورية النمسا؛

ف-الإشارة في هذا الاتفاق إلى " معاهدات الاتحاد الأوروبي " يُفهم منها أنها تشير إلى معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة عمل الاتحاد الأوروبي.

ص-الإشارة في هذا الاتفاق إلى "الرابطة الأوروبية للتجارة الحرّة" يُفهم منها أنها تشير إلى الدول الأعضاء في الرابطة، إيسلندا، ليشتنشتاين، النرويج وسويسرا.

المادة (2)

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المُنصوص عليها في هذا الاتفاق لغرض تشغيل خدمات النقل الجوي على الطرق المحدّدة في ملحق هذا الاتفاق.

2. رهنأ بأحكام هذا الاتفاق، تتمتع شركات الطيران التي يعيّنهما كل طرف عند تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المُحدّدة بالحقوق التالية:

- أ- حق الطيران عبر أراضيه بدون هبوط (حقوق " حرية الجو الأولى ") و؛
- ب- حق التوقف في أراضي الطرف الآخر لأغراض غير الحركة (حقوق " حرية الجو الثانية ")؛ و

ج-حق التوقف في أراضي الطرف المتعاقد الآخر عند النقاط على الطرق المحدّدة في جدول الطرق المُلحق بهذا الاتفاق بغرض النقل على متن الطائرة وإنزال الركاب والأمتعة والبضائع والبريد القادمين من أو المتوجهين إلى نقاط في الطرف المتعاقد الأوّل، بشكل منفصل أو مختلط (حقوق الحريتين 3 و4).

3. لا يشمل منح الحقوق عملاً بالفقرة (2) أعلاه منح الحق في حمل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بين نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الذي يمنح الحقوق ونقاط في أراضي بلد ثالث أو العكس (حقوق الحرية الخامسة). تُمنح حقوق الحرية الخامسة على أساس موافقة سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين فقط، وفق المُلحق.

4. ليس في الفقرة (2) ما يُمكن أن يُنظر إليه على أنه يمنح شركات الطيران المعيّنة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين امتيازاً يُتيح لها أن تأخذ على متن الطائرة، في أراضي الطرف الآخر

ركاباً وبضائع وبريداً لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير، وتكون قاصدة نقطة أخرى في أراضي الطرف الآخر ("طيران داخلي/ تسيير رحلات داخلية بواسطة شركات خارجية).

المادة (3)

التعيين والإلغاء

1. يتمتع كل طرف متعاقد بالحق في أن يُعيّن بالكتابة إلى الطرف الآخر شركة طيران واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات الجوية على الطرق المحددة، كما يتمتع بحق سحب تعيين أي شركة طيران واستبدال شركة معيّنة سابقاً بشركة طيران أخرى.
2. يتم مثل هذا التعيين بموجب إشعار خطي بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية.
3. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الطلب من شركة الطيران المعيّنة من الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أهليّتها للوفاء بالشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والأنظمة التي تُطبقها هذه السلطات في تشغيل الخدمات الجوية الدولية طبقاً لأحكام الاتفاقية.
4. عند استلام مثل هذا الإشعار، يمنح كل طرف متعاقد التفويض والترخيص المناسب بأقل قدر من التأخير في الإجراءات، ويُشترط لذلك ما يلي:
أ- بالنسبة لشركة طيران معيّنة من قبل جمهورية النمسا
"1" أن تكون شركة الطيران قد تمّ تأسيسها في أراضي جمهورية النمسا بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي وحاصلة على ترخيص تشغيل صالح وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، و
"2" أن تكون الرقابة الفعلية على شركة الطيران تُمارسها وتُحافظ عليها دولة عضو في الاتحاد الأوروبي مسؤولة عن إصدار شهادات المشغل الجوي ولّ سلطة الطيران ذات الصلة محدّدة بشكل واضح في وثيقة التعيين، و
"3" أن تكون شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية أغلبية الأسهم وأنها مُراقبة فعلياً من دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و/أو من رعايا مثل هذه الدول؛
ب- بالنسبة لشركة طيران معيّنة من قبل الجمهورية اللبنانية:
"1" أن تكون الشركة قد تمّ تأسيسها في أراضي الجمهورية اللبنانية وتحمل ترخيص تشغيل صالح وفقاً للقوانين المطبّقة في الجمهورية اللبنانية؛
"2" أن تكون الرقابة التنظيمية الفعلية على الشركة تُمارسها وتُحافظ عليها الجمهورية اللبنانية وأن تكون الجمهورية اللبنانية هي المسؤولة عن إصدار ترخيص المشغل الجوي الخاص بها؛ و
"3" أن تكون شركة الطيران مملوكة مباشرة أو من خلال ملكية أغلبية الأسهم وتُمارس الرقابة الفعلية عليها الجمهورية اللبنانية و/أو رعاياها.

5. يحق لكل طرف متعاقد سحب أو تعليق أو تقييد تراخيص التشغيل أو الموافقات الفنية المعطاة لشركة طيران معيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وفق الآتي:

أ- بالنسبة لشركة طيران معيّنة من قبل جمهورية النمسا:

"1" إذا لم يكن قد تم تأسيس الشركة في أراضي جمهورية النمسا بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي أو لم تكن الشركة حاصلة على ترخيص تشغيل صالح من دولة عضو وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي؛ أو

"2" إذا لم تكن تُمارس وتُحافظ على الرقابة التنظيمية الفعلية على الشركة دولة عضو في الاتحاد الأوروبي مسؤولة عن إصدار ترخيص التشغيل أو إذا لم تكن سلطة الطيران ذات الصلة محدّدة بوضوح في وثيقة التعيين؛ أو

"3" إذا لم تكن شركة الطيران مملوكة، بشكل مباشر أو من خلال ملكية أغلبية الأسهم، أو لم تكن السلطة الفعلية عليها في يد دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي أو في الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و/أو في يد رعايا مثل هذه الدول؛

أ

ب- بالنسبة لشركة طيران معيّنة من قبل الجمهورية اللبنانية

"1" إذا لم تكن الشركة قد تأسست في أراضي الجمهورية اللبنانية أولاً تتمتع بترخيص تشغيل صالح وفقاً للقانون المطبق في الجمهورية اللبنانية، أو

"2" إذا لم تكن تُمارس أو تُحافظ على الرقابة الفعلية على الشركة الجمهورية اللبنانية أو لم تكن الجمهورية اللبنانية مسؤولة عن إصدار ترخيص التشغيل العائد للشركة المعيّنة، أو

"3" إذا لم تكن شركة الطيران مملوكة مباشرة أو من خلال ملكية أغلبية الأسهم أو لم تكن السلطة الفعلية عليها في يد الجمهورية اللبنانية و/أو في يد رعاياها.

6. عند تعيين شركة الطيران والترخيص لها على النحو المبين وفقاً لهذه المادة، يجوز لها الشروع في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً لأحكام هذا الاتفاق.

7. ما لم يكن التدبير الفوري ضرورياً لمنع عدم الامتثال للقوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه وما لم تكن المنافسة غير العادلة والسلامة والأمن تتطلب تدخلاً وفق أحكام المادة (12) (السعة والمنافسة العادلة)، أو المادة (13) (السلامة) أو المادة (14) (الأمن) تتم ممارسة الحقوق المحددة في الفقرة (1) من هذه المادة فقط بعد التشاور بين سلطات الطيران وفق المادة (18) (المشاورات) من هذا الاتفاق.

المادة (4)

تطبيق القوانين والأنظمة

1. لدى دخول أراضي أحد الطرفين أو الطيران فيها أو المكوث فيها أو مغادرتها، تمتثل شركات طيران الطرف الآخر لقوانين ذلك الطرف وقواعده التنظيمية التي تتصل بتشغيل وطيران الطائرات.
2. تُطبق قوانين وأنظمة أي من الطرفين المتعاقدين بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع والبريد إلى أراضيهم ومكوثها فيها ومغادرتها لها، مثل تلك النظم الخاصة بالدخول، والمغادرة، والهجرة، والتخليص الجمركي، والصحة والحجر الصحي، وذلك على ما تحمله طائرات شركة الطيران التي عيّنها الطرف الآخر من ركاب وطاقم وبضائع وبريد بينما تكون داخل الأراضي المذكورة.
3. يسمح كل من الطرفين المتعاقدين، على أراضيهم، لشركات الطيران المعيّنة التابعة للطرف الآخر باتخاذ إجراءات (مثال نشر أخصائي وثائق) لضمان أن يتم فقط نقل الأشخاص الذين يستوفون الشروط الضرورية لدخول وعبور أراضي الطرف المتعاقد الآخر ويحملون وثائق السفر المطلوبة.
4. يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين إعادة القبول في أراضيهم لأغراض التفتيش شخص كان متواجد في أراضيهم قبل الصعود إلى الطائرة ووُجد غير مستوف للشروط ومُنِع بالتالي من الدخول إلى مطار المقصد. ففي حالة شخص ووُجد غير مستوف للشروط لا يحمل أو لم يعد يحمل وثائق سفره أو في حالة تلف وثائق السفر الخاصة به، على الطرف المتعاقد قبول كبديل عن ذلك وثيقة تُفيد بظروف الصعود إلى الطائرة والوصول صادرة عن سلطات الطرف المتعاقد الآخر.
5. على كل من الطرفين المتعاقدين، بناءً على طلب الطرف الآخر، توفير نسخ عن القوانين والأنظمة ذات الصلة المشار إليها في هذه المادة.

المادة (5)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى

1. تُعفى الطائرات المشغلة في خدمات النقل الجوي الدولي من قبل شركة (شركات) الطيران التابعة لطرف متعاقد كما ومعداتا العادية وقطع الغيار والمؤن من وقود وزيوت تشحيم والمخزون من المأكولات والمشروبات والتبغ التي يتم الاحتفاظ بها على متن الطائرة من جميع الرسوم الجمركية (بما في ذلك رسم الحد الأدنى) ورسوم التفتيش ورسوم أو أعباء أخرى (بما

في ذلك ضريبة الاستهلاك المحلي) لدى وصولها إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر، شرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة إلى حين إعادة تصديرها.

2. إضافة إلى ذلك، تُعفى كذلك من نفس الرسوم والضرائب باستثناء الأعباء المتصلة بالخدمات المؤداة، الأمور التالية:

أ. المؤن المحملة على متن الطائرة في أراضي أحد الطرفين المتعاقدين، ضمن حدود تضعها سلطات الطيران المناسبة لدى الطرف المتعاقد المعني، والمعدة للاستخدام على متن الطائرة المشغلة على طريق محددة للطرف المتعاقد الآخر؛

ب. قطع الغيار التي أدخلت إلى أراضي أحد الطرفين المتعاقدين من أجل صيانة أو تصليح طائرة تُستخدم على طريق محددة من قبل شركة (شركات) الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر؛

ج. الوقود وزيوت التشحيم المعدة لتزويد الطائرة المستخدمة على طريق محددة من قبل شركة (شركات) الطيران المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، حتى عندما يتم استخدام هذه المؤن في جزء من الرحلة فوق أراضي الطرف المتعاقد التي حُمّلت في أراضيها. لا شيء في هذا الاتفاق يمنع جمهورية النمسا، على أساس غير تمييزي، من فرض ضرائب وإتاوات ورسوم وعمولات أو أعباء على الوقود الذي يجري التزويد به في أراضي جمهورية النمسا لاستخدامه في طائرة تابعة لشركة طيران لبنانية تشغل رحلات بين نقطة في أراضي جمهورية النمسا ونقطة أخرى في أراضي جمهورية النمسا أو في أراضي دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.

يجوز طلب إبقاء الأشياء المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) في عهدة سلطات الجمارك وتحت إشرافها.

3. يجوز تنزيل المعدات العادية المحمولة جواً والمواد والمؤن التي يتم الاحتفاظ بها على متن طائرة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر فقط بعد موافقة السلطات الجمركية التابعة لذلك الطرف المتعاقد. في مثل هذه الحالة قد توضع تلك المواد تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين وقت إعادة تصديرها أو التصرف بها خلاف ذلك وفق الأنظمة الجمركية.

المادة (6)

الضرائب

1. تخضع الأرباح الناتجة عن تشغيل طائرة في الحركة الدولية للضريبة فقط في أراضي الطرف المتعاقد الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعلية للشركة.

2. يخضع راس المال الذي يتمثل في الطائرة التي يتم تشغيلها في الحركة الدولية من قبل شركة طيران معينة وكذلك في الممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل مثل هذه الطائرة للضريبة فقط في أراضي الطرف الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعلية لشركة الطيران.

3. عندما يوجد اتفاق خاص لتفادي الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضريبة على الدخل ورأس المال فيما بين الطرفين، تسري أحكام ذلك الاتفاق.

المادة (7)

رسوم الاستخدام

1. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يفرض على شركة طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام تكون أعلى من الرسوم المفروضة على شركات الطيران الخاصة به التي تشغل خدمات جوية دولية بين أراضي الطرفين المتعاقدين.
2. يجب أن يكون رسم استخدام أي تسهيلات للملاحة الجوية يُفرض على الحركة الجوية التي تؤديها شركات طيران معينة أو مُرخصة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، مرتبطاً بشكل معقول بكلفة الخدمة المقدمة إلى الشركة المعنية، ويُجبي وفق التوجيهات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني.
3. يحرص كل من الطرفين المتعاقدين أن تقوم السلطات أو الهيئات الصالحة لفرض الرسوم بتزويد المستخدمين بإشعار معقول حول أي اقتراح بتعديل الرسوم مما يُتيح لهذه السلطات الأخذ بوجهة نظرهم قبل تعديل هذه الرسوم.

المادة (8)

المرور العابر المباشر

يُعفى كل من الركاب والامتعة والبضائع بما في ذلك البريد في حالة المرور العابر المباشر من خلال أراضي أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض من الرسوم الجمركية والأعباء والضرائب المماثلة الأخرى.

المادة (9)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1. يُعترف بسلامة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الجدارة والتراخيص المصدرة أو التي أصبحت سارية المفعول وفقاً لقوانين وأنظمة طرف متعاقد، بما في ذلك، في حالة جمهورية النمسا، قوانين وأنظمة الاتحاد الأوروبي، والتي لا تزال صالحة وذلك من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المتطلبات التي أصدرت بموجبها هذه الشهادات والتراخيص أو أصبحت سارية المفعول بمقتضاها معادلة للمعايير الدنيا التي وضعتها الاتفاقية أو أعلى منها.
2. تُطبق الفقرة (1) أيضاً فيما يتعلق بشركة طيران معيّنة تابعة لجمهورية النمسا تُمارس وتحافظ على الرقابة التنظيمية عليها دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.
3. يحتفظ كل طرف متعاقد مع ذلك بحق رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجري فوق أراضيها، بشهادات الجدارة والإجازات التي يمنحها أو يُصادق عليها لمواطنيه الطرف المتعاقد الآخر أو دولة أخرى.

المادة (10)

التعريفات

1. على كل من الطرفين المتعاقدين السماح بأن تضع كل شركة طيران السعر فيما يتعلق بالخدمات الجوية المنتظمة على أساس الاعتبارات التجارية في السوق ويكون تدخل الطرفين المتعاقدين محصوراً بما يأتي:
 - أ- منع التعريفات أو الممارسات التمييزية بشكل غير منطقي؛
 - ب- حماية المستهلكين من التعريفات التي تكون باهظة بشكل غير منطقي أو المقيدة بسبب سوء استخدام موقع المهيمن في السوق أو بسبب الممارسات المتفق عليها بين الناقلين الجويين؛
 - ج- حماية شركات الطيران من التعريفات التي تكون منخفضة بشكل مصطنع بسبب الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.
2. لا يُشترط الإخطار بالتعريفات فيما يتعلق بالخدمات الجوية المنتظمة بين أراضي الطرفين المتعاقدين. وبغض النظر عما سبق، تستمر شركات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بتوفير النفاذ الفوري بناءً على طلب، للمعلومات بشأن الأسعار المُطبقة في السابق والحالية والمقترحة إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بطريقة وشكل مقبولين من تلك السلطات.

المادة (11)

الأنشطة التجارية

1. المكاتب التمثيلية لشركات الطيران

يُسمح لشركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بما يلي:

أ- فتح مكاتب لها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر لتسويق خدماتها الجوية وبيع بطاقات السفر كما والتسهيلات الأخرى المطلوبة لتأمين خدمات النقل الجوي وفقاً لتشريعات ذلك الطرف المتعاقد؛

ب- الإحضار إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر والإبقاء فيها، وفق قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر فيما خص الدخول إلى أراضيها والمكوث فيها والتوظيف، على ممثليها وعاملاتها التجاريين والتشغيليين والفنيين وموظفين متخصصين آخرين حسبما يتطلبه الأمر لتشغيل خدمات النقل الجوي؛

ج- تلبية المتطلبات من العاملين بناءً لاختيار شركة الطيران المعيّنة من خلال عاملها من أي جنسية أو بالاستعانة بخدمات مؤسسة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضي الطرف المتعاقد الآخر مُرخّص لها تأدية مثل هذه الخدمات في أراضي الطرف المتعاقد الآخر؛

د- يخضع ممثلو الشركة وعاملوها للقوانين والقواعد التنظيمية السارية لدى الطرف المتعاقد الآخر. انسجاماً مع مثل تلك القوانين والقواعد، يمنح كل طرف وبأقل قدر من التأخير تصاريح العمل المطلوبة أو تأشيرات العمل الوطنية أو تراخيص الإقامة أو غير ذلك من الوثائق المماثلة، عند الانطباق، لممثلي شركة الطيران وعاملها المشار إليهم في الفقرة (1) من هذه المادة في حال استيفاء جميع الشروط.

هتتخذ سلطات الطرف المتعاقد المختصة التدابير المناسبة لضمان أن تمارس المكاتب التمثيلية لشركات الطيران المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أنشطتها بشكل نظامي.

2. بيع الخدمات الجوية وتبديل العملات وتحويل الإيرادات

أ- يجوز لأي شركة طيران الانخراط بشكل مباشر و/أو بناءً على تقديرها، عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين تختارهم شركة الطيران أو عن طريق شركة طيران أخرى أو عن طريق الانترنت ببيع خدمات النقل الجوي والخدمات المرتبطة بها. يحق لأي شركة طيران بيع مثل تلك الخدمات الجوية والخدمات المرتبطة بها ويكون من حق أي شخص الحرية في شراء مثل هذه الخدمات بعملة البلد أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وفقاً للتشريعات المحلية ذات الصلة.

ب- يحق لكل شركة طيران بأن تبدّل إلى عملة قابلة للتحويل الحر وبئ تحويل من أراضي الطرف المتعاقد الآخر إلى بلدها الأم أو إلى أي بلد أو بلدان تختارها الإيرادات المحلية وفقاً للتشريعات النافذة. يُسمح على وجه السرعة بالتبديل والتحويل دون قيود ودون ضرائب فيما يتعلق بتلك التحويلات، وفق سعر الصرف المُطبّق على المعاملات الجارية والتحويلات بتاريخ الطلب الأساسي للتبديل أو التحويل.

ج- يُسمح لشركات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين بدفع مصاريفها المحليّة، بما في ذلك رسوم المطارات والوقود في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بالعملة الوطنية. يجوز للناقلين الجويين، بناءً على تقديرهم، دفع مثل تلك المصاريف في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بعملة قابلة للتحويل الحر وفقاً لتشريعات العملة المحليّة.

3. المناولة الأرضية

يُسمح لكل شركة طيران معيّنة، وفق القوانين والأنظمة المعمول بها، بأداء خدماتها الأرضية في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بنفسها (" المناولة الأرضية الذاتية") أو أن تختار من يقدّم لها هذه الخدمات (" المناولة الأرضية من خلال طرف ثالث") بصورة كليّة أو جزئية من بين مقدّمي الخدمات المرخّص لهم. في الحالات التي تقيد أو تمنع مثل هذه القوانين والأنظمة الخدمات الأرضية الذاتية أو الخدمات الأرضية من خلال طرف ثالث في أراضي أحد الطرفين المتعاقدين، يتم التعامل مع كل شركة طيران معيّنة على أساس غير تمييزي فيما خص حصولها على الخدمات الأرضية الذاتية أو الخدمات الأرضية من خلال مقدم أو مقدّم هذه الخدمات.

4. تأجير الطائرات

عند تشغيل أو تأدية الخدمات الجوية على الطرق المحدّدة، يجوز لكل شركة طيران معيّنة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين استخدام طائرات مستأجرة بدون طواقمها (أو طائرات مستأجرة بطواقمها) من أي شركة، بما في ذلك شركات طيران أخرى، شرط أن يكون مرخّصاً لها استخدام الطائرة المستأجرة (أو الطائرة المستأجرة وطاقمها) على هذا الأساس من سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.

5. تقاسم الرموز

عند تشغيل أو إقامة الخدمات بموجب هذا الاتفاق، لكل شركة طيران معيّنة تابعة لأحد الطرفين الدخول في ترتيبات تسويقية تعاونية مثال ترتيبات تقاسم الرموز مع:

- أ- شركة أو شركات طيران تابعة لأي من الطرفين؛
ب- شركة أو شركات طيران تابعة لدولة ثالثة؛
ج- مقدم خدمة نقل سطحي (بري أو بحري)

شريطة أن (1) تكون كل شركات الطيران الداخلة في مثل هذه الترتيبات لديها التفويض المناسب و(2) تفي بالمتطلبات المرتبطة بالأمان والمنافسة التي تُطبّق عادةً على مثل هذه الترتيبات. فيما خص تذاكر السفر المباعة بموجب ترتيبات تقاسم الرموز، ينبغي أن يوضّح للشاري في نقطة البيع أو في جميع الأحوال قبل الصعود إلى الطائرة، شركة الطيران المشغلة على كل جزء من الرحلة.

6. خطوط النقل متعدّدة الوسائل

رهنًا بقوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين، يُسمح لشركات الطيران المعيّنة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، فيما يرتبط بالنقل الجوي، استخدام أي خط نقل متعدّد الوسائل من وإلى أي نقاط في أراضي أي من الطرفين المتعاقدين أو في بلدان ثالثة. يجوز لشركات الطيران المعيّنة أن تختار تأدية خدمة النقل البري الخاصة بها أو أن تقدّم هذه الخدمة من خلال ترتيبات، بما في ذلك تقاسم الرموز، مع وسائل نقل أخرى. مثل خدمات النقل متعددة الوسائط هذه يُمكن توفيرها بسعر موحّد للنقل البري والجوي معاً، شرط أن لا يجري تضليل الركاب والناقلين في ما خص مقدّم الخدمة المرتبطين بمثل هذا النقل.

7. تجهيز الطائرات والصيانة والتصليح

يحق لكل شركة طيران معيّنة توفير خدمات تجهيز الطائرات وصيانتها وتصليحها الخاصة بها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو بأن تتعاقد لتوفير هذه الخدمات، كلياً أو جزئياً، بناءً على اختيارها، مع أحد مقدّمي الخدمات المفوضين والمرخص لهم في المطارات المعيّنة. إنّ تجهيز الطائرة وتصليح أي عطل يمكن أن يؤدي كذلك لشركات الطيران في الحالات التالية: (1) عندما تكون شركة طيران تملك أغلبية أسهم الشركة الأخرى، أو ب) هيئة وحيدة تملك أغلبية الأسهم في كل من شركات الطيران.

المادة (12) السعة والمنافسة العادلة

1. يسمح كل من الطرفين المتعاقدين بفرص عادلة ومتساوية لكل من شركات الطيران المعيّنة في التنافس في توفير خدمات النقل الجوي التي يرهاها هذا الاتفاق.
2. يسمح كل من الطرفين المتعاقدين بأن تقوم كل شركة طيران معيّنة بتحديد وتيرة وسعة الخدمات الجوية الدولية التي توفرها على أساس الاعتبارات التجارية في السوق. وانساقاً مع هذا الحق، لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، بشكل أحادي الجانب، تحديد حجم حركة ووتيرة وانتظام الرحلات أو نوع (أنواع) الطائرات المشغلة من قبل شركة الطيران المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما يُعزى لأسباب جمركية، أو فنية، أو تشغيلية، أو لأسباب تتعلق بسلامة إدارة الحركة الجوية، أو لأسباب بيئية أو متعلقة بحماية الصحة أو ما لم ينص هذا الاتفاق على خلاف ذلك.
3. يمكن أن يُطلب من شركات الطيران المعيّنة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تسجيل جداول الرحلات لدى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر بهدف الموافقة عليها وذلك قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من التاريخ المفترض لبدء العمل بهذه الجداول. ينطبق الإجراء نفسه في حال إجراء أي تعديل على هذه الجداول.
- في حالات معيّنة، يجوز تقليص هذه المدة الزمنية المحددة رهناءً بموافقة السلطات المذكورة.
4. لا يجوز لأي طرف متعاقد السماح لشركة أو شركات الطيران التي عيّنها، سواءً بالتعاون مع أي شركة أو شركات طيران أخرى أو بشكل منفصل، من استغلال الموقع التنافسي الذي تتمتع به بشكل يؤثر أو من شأنه أن يؤثر أو يُقصد منه إضعاف شركة منافسة بشكل كبير أو إبعاد هذه الشركة المنافسة من الطريق.
5. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين توفير أو السماح بإعانات أو مساعدات حكومية لشركة أو شركات النقل الجوي التابعة له بشكل يؤثر سلباً على الفرص العادلة والمتساوية لشركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر في التنافس لتأمين الخدمات الجوية الدولية.
6. في الحالات التي يوفر فيها طرف متعاقد إعانة أو مساعدة حكومية لشركة طيران معيّنة فيما يتعلق بالخدمات المشغلة بموجب هذا الاتفاق، عليه الطلب من شركة الطيران أن تشير بوضوح وبشكل منفصل في حساباتها الإعانة أو المساعدة التي حصلت عليها.
7. إذا كان لدى أحد الطرفين المتعاقدين مخاوف جدية من أن شركات الطيران التابعة له تخضع للتمييز أو الممارسات غير العادلة، أو من أن إعانة أو مساعدة حكومية طور البحث أو منحها بالفعل الطرف المتعاقد الآخر قد تؤثر سلباً أو أثرت سلباً على الفرص العادلة والمتساوية لشركات طيران الطرف المتعاقد الأول في التنافس في توفير خدمات النقل الجوي، يجوز لسلطات الطيران لدى هذا الطرف طلب التشاور فوراً مع سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر. يجب

أن تبدأ مثل هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام طلب التشاور من أي من الطرفين المتعاقدين. إنَّ الفشل في التوصل إلى اتفاق مرضٍ في غضون ثلاثين (30) يوماً من بدء مثل تلك المشاورات يُشكّل سبباً لتعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة (2) (منح الحقوق) من هذا الاتفاق من قبل شركة طيران المعيّنة للطرف المتعاقد الآخر، أو سحب ترخيص التشغيل، أو فرض مثل تلك الشروط التي تُعدّ ضرورية على ممارسة تلك الحقوق.

المادة (13) السلامة

1. يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة التي يواظب عليها الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بأطقم الطائرات والطائرة أو التشغيل ويجري هذا التشاور في غضون ثلاثين (30) يوماً من الطلب.
2. بعد إجراء مثل هذا التشاور، إذا وجد أي من الطرفين أنَّ الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم ولا يواظب على نحو فعّال على تطبيق معايير السلامة في أي من المجالات أعلاه وفق معايير مساوية على الأقل للمعايير الدنيا المعتمدة في ذلك الوقت طبقاً للاتفاقية، على الطرف المتعاقد الأول أن يُعلم الطرف الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تُعد ضرورية للتوافق مع هذه القواعد القياسية ويقوم ذلك الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم. إنَّ فشل الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ الإجراء التصحيحي في غضون خمسة عشرة (15) يوماً أو فترة أطول يُتفق عليها، تكون سبباً لتطبيق الفقرة (5) من المادة (3) من هذا الاتفاق (التعيين وسحب التراخيص).
3. على الرغم من الموجبات المذكورة في المادة (33) من الاتفاقية، من المتفق عليه أنَّه يجوز أن تكون أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركات طيران أحد الطرفين المتعاقدين في الخدمات الجوية من وإلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر، موضوعاً للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف الآخر أثناء وجودها في أراضيها، وذلك على متنها أو في محيطها، للتحقق من سلامة وثائق الطائرة كما ووثائق الطاقم والحالة الظاهرية للطائرة ومعدات (الذي يُسمى في هذه المادة "تفتيش ارضي") شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له في تشغيل الطائرة.
4. إذا نتج عن مثل هذا التفتيش أو سلسلة التفتيش وجود:
 - أ- مخاوف جدية من أنَّ طائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا يمتثل للمعايير الدنيا الموضوعه في ذلك الوقت عملاً بالاتفاقية؛
أو
 - ب- مخاوف جدية بنقص في المحافظة والإدارة الفعلية لمعايير السلامة الموضوعه في ذلك الوقت عملاً بالاتفاقية،

يكون الطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش، ولأغراض المادة (33) من الاتفاقية، حراً في استنتاج أن المتطلبات التي تمّ على أساسها إصدار أو التصديق على الشهادات أو الرخص بشأن تلك الطائرة أو طاقمها أو أنّ المتطلبات التي يتم تشغيل هذه الطائرة بموجبها لا تساوي أو تزيد عن المعايير الدنيا الموضوعة عملاً بالاتفاقية.

5. في حال تمّ رفض الولوج إلى الطائرة بغرض إجراء تفتيش أرضي لطائرة تشغلها شركة أو شركات طيران أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة الثالثة أعلاه، من قبل ممثل تلك الشركة أو الشركات، يكون الطرف المتعاقد الآخر حراً في الاستنتاج بوجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) أعلاه وبتطبيق الشروط المشار إليها في تلك الفقرة.
6. يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل ترخيص التشغيل العائد لشركة أو شركات طيران الطرف المتعاقد الآخر على الفور في حال استنتاج الطرف المتعاقد الأوّل، سواء بنتيجة تفتيش أرضي، أو سلسلة تفتيشات، أو رفض الوصول إلى الطائرة، أو مشاورات أو خلاف ذلك بأن من الجوهرى اتخاذ إجراء طارئ لتأمين سلامة تشغيل شركة طيران.
7. يوقف أي إجراء من جهة أي طرف متعاقد يتم عملاً بالفقرتين 2 أو 6 الواردتين أعلاه بمجرد انتفاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء.
8. في الحالات التي تُعيّن فيها جمهورية النمسا شركة طيران ثمارس الرقابة التنظيمية عليها وتحافظ على هذه الرقابة دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، تُطبّق حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة بالتساوي فيما يتعلق باعتماد وممارسة والحفاظ على معايير السلامة من قبل الدولة الطرف العضو في الاتحاد الأوروبي الأخرى كما فيما يتعلق بترخيص تشغيل شركة الطيران تلك.

المادة (14)

الأمن

1. يؤكّد الطرفان المتعاقدان مجدداً، بما لهما من حقوق وعليهما من واجبات بموجب القانون الدولي، أنّ واجبهما تجاه بعضهما البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخّل غير المشروعة يشكّل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق.
2. وسوف يعمل الطرفان، بشكل خاص، بمقتضى احكام:
 - أ- الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأعمال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 أيلول 1963؛
 - ب- الاتفاقية بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 كانون الأوّل 1970؛

ج-الاتفاقية بشأن قمع الأعمال غير المشروعة التي تستهدف سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 أيلول 1971؛

د-البروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 شباط 1988؛

هـ-الاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في 1 آذار 1991؛

وأي اتفاقية أخرى متعلقة بأمن الطيران قد ينضم إليها الطرفان.

3. يعمل الطرفان في علاقتهما المتبادلة بما يتفق مع معايير امن الطيران التي حدّتها المنظمة الدولية للطيران المدني، بقدر ما تكون مطبقة عليهما، والتي تشكّل ملاحق للاتفاقية. وعليهما الطلب إلى مشغلي الطائرات المسجلين لديهما والمشغلين الذين يقع مركز عملهم الدائم أو مركز إقامتهم الدائمة في أراضييهما أو، في حالة جمهورية النمسا، مشغلي الطائرات الذين تم تأسيسهم بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي والحائزين على تراخيص تشغيل صالحة وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، ومشغلي المطارات لديهما، التصرف وفقاً لمثل أحكام امن الطيران هذه.

4. يقدم كل طرف، إذا طلب منه ذلك الطرف الآخر، كل المساعدات الضرورية للطرف الآخر لمنع أعمال 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.

5. يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على أن يُطلب من مشغلي الطائرات، عند المغادرة من أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو اثناء التواجد فيها، التقيد بأحكام امن الطيران تماشياً مع القوانين النافذة في بلد الطرف المتعاقد الآخر بما في ذلك في حالة جمهورية النمسا قانون الاتحاد الأوروبي.

6. على كل طرف متعاقد ضمان اتخاذ تدابير فعلية ضمن أراضي حماية الطائرات وتفتيش الركاب واطقم الطائرات والامتعة المحمولة باليد والقيام بالرقابة المناسبة على الامتعة والشحن والبريد والمؤن قبل واثناء الصعود إلى الطائرة أو التحميل.

7. يجب على كل طرف متعاقد التصرف بإيجابية مع أي طلب يصدر عن الطرف المتعاقد الآخر بشأن تدابير أمن خاصة معقولة لتهديد خاص.

8. عند وقوع أي حادث أو خطر وقوع حادث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة مثل هذه الطائرة أو ركابها وطاقمها، والمطارات أو منشآت الملاحة الجوية، على الطرفين المتعاقدين توفير المساعدة المتبادلة من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى المناسبة التي يُقصد منها إنهاء مثل هذا الحادث أو التهديد بسرعة وبشكل آمن.

9. عندما يكون لدى طرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خالف أحكام أمن الطيران الواردة هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لدى هذا الطرف المتعاقد الأول طلب التشاور فوراً مع سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر. تبدأ مثل هذه المشاورات في غضون خمس عشر (15) يوماً من تاريخ الطلب الفشل في التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ طلب التشاور تُشكّل سبباً لتطبيق الفقرة (5) من المادة (3) من هذا الاتفاق (التعيين وسحب التراخيص). يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، استجابة لحالة طارئة جدية، اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء مدة شهر.

المادة (15)

النواحي الاجتماعية

1. يعترف الطرفان بأهمية مراعاة تأثير هذا الاتفاق على العمالة، والتوظيف، وشروط العمل ووافقان على التعاون في المسائل المرتبطة بالعمالة ضمن نطاقه، بما في ذلك على سبيل المثال أثر الاتفاق على التوظيف، والحقوق الأساسية في العمل، وشروط العمل، والحماية الاجتماعية والحوار الاجتماعي.
2. يُشجّع الطرفان من خلال قوانينهما، وأنظمتها، وممارساتهما أعلى مستويات الحماية في مجال العمل والحماية الاجتماعية في قطاع النقل الجوي.
3. يعترف الطرفان بأهمية المنافع التي تنشأ عندما تجتمع الأرباح الاقتصادية المهمة الناتجة عن الأسواق المفتوحة والتنافسية مع معايير توظيف عالية، وعليهما تطبيق هذا الاتفاق بطريقة تُسهم في معايير توظيف رفيعة وتضمن عدم تقويض الحقوق والمبادئ التي تنص عليها قوانينهما وأنظمتها إنما إنفاذاً بفعالية.
4. يبذل كل من الطرفين جهوداً مستمرة ومستدامة باتجاه التصديق، بالحد الذي لم يقم به بعد، على الاتفاقيات الرئيسية لمنظمة العمل الدولية.

المادة (16)

حماية البيئة

1. يدعم الطرفان الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي.
2. لدى وضع تدابير بيئية، يجب اتباع المعايير البيئية في النقل الجوي التي اعتمدها المنظمة الدولية للطيران المدني في ملاحق اتفاقية شيكاغو باستثناء الاختلافات التي تكون قد تم تسجيلها.
3. لا شيء في هذا الاتفاق يجب تفسيره على أنه يحدّ سلطة سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد من اتخاذ التدابير المناسبة لمنع أو معالجة خلاف ذلك الآثار البيئية للنقل الجوي، بشرط

ان تكون هذه التدابير مُتسقة تماماً مع الحقوق والواجبات بموجب القانون الدولي ويجري تطبيقها من دون التمييز لناحية الجنسية.

المادة (17)

الاحصاءات

توفّر سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين لسلطات الطيران لدى الطرف الآخر، إذا طلبت ذلك، مثل تلك الإحصاءات التي قد تطلبها تلك السلطات على نحو معقول لغرض أخذ العلم، رهنأ بقوانين وأنظمة كل من الطرفين.

المادة (18)

التشاور

1. يجوز لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين التشاور مع بعضها البعض من وقت لآخر بغرض ضمان تعاون وثيق في جميع المسائل المتعلقة بتفسير وتطبيق هذا الاتفاق، وذلك بناءً على طلب أي منهما.
2. تبدأ مثل هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (19)

التعديلات

1. إذا اعتبر أي من الطرفين المتعاقدين أنّ من المستحسن تعديل أي من أحكام هذا لاتفاق، يجوز له طلب إجراء تشاور في أي وقت مع الطرف الآخر. ويبدأ مثل هذا التشاور (الذي يجوز الاضطلاع به من خلال المناقشة بين سلطات الطيران) في غضون مدة ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد تلك المهلة.
2. على كل من الطرفين المتعاقدين التصديق على التعديلات التي تتم الموافقة عليها على هذا النحو على ان تُصبح تلك التعديلات نافذة اعتباراً من اليوم الأوّل من الشهر الثاني الذي يلي الشهر الذي أعلم به الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية بأنّ متطلبات دخول التعديلات حيّز التنفيذ بموجب الإجراءات القانونية لكل منهما قد تمّت تليبيتها.

3. يجري تعديل ملحق هذا الاتفاق بشكل مباشر بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين ويسري حينما يتم تأكيده من خلال تبادل المكرات الدبلوماسية.

المادة (20)

تسوية النزاعات

1. في حال نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين مرتبط بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، على الطرفين المتعاقدين أن يسعيا بدايةً إلى حله من خلال المفاوضات.
2. إذا تعدّر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى حل عن طريق التفاوض، بإمكانهما الاتفاق على إحالة النزاع للبت به على محكم أو يمكن أن يُحال النزاع للنظر به بناءً على طلب أي منهما إلى هيئة من ثلاثة محكمين يسمي كل من الطرفين محكماً منهم ويختار المحكمان اللذان جرت تسميتهما على هذا النحو المحكم الثالث.
3. على كل طرف متعاقد تسمية محكمه ضمن مهلة ستين (60) يوماً من تاريخ تلقي أي منهما لمذكرة دبلوماسية من الطرف المتعاقد الآخر يطلب فيها التحكيم. أما المحكم الثالث فيجب أن يتم الاتفاق عليه ضمن مهلة ستين (60) يوماً إضافية.
4. في حال فشل أي طرف متعاقد في تسمية محكمه ضمن مهلة ستين (60) يوماً أو في حال لم يتم الاتفاق على المحكم الثالث ضمن المهلة المذكورة، يجوز الطلب إلى رئيس المنظمة الدولية للطيران المدني بتعيين المحكم أو المحكمين وفي مثل هذه الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة ويقوم مقام رئيس هيئة التحكيم ويُحدّد مكان إجراء التحكيم. إذا اعتبر رئيس هيئة التحكيم أنه من مواطني دولة لا يمكن اعتبارها حيادية فيما خص النزاع المعني، يقوم نائب الرئيس الأكبر سنّاً بالتعيين ما لم يفقد اهليته لذلك لنفس السبب. تتخذ هيئة التحكيم قرارها بأغلبية الأصوات.
5. يتعهّد الطرفان المتعاقدان بالامتنثال لأي قرار صادر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة.
6. ما دام أي من الطرفين لم يمتثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة، يجوز للطرف الآخر أن يحدّد من أو يسحب أو يلغي أية حقوق أو مزايا يكون قد منحها بموجب هذا لاتفاق للطرف المخالف أو لشركة الطيران المعيّنة المخالفة.
7. يتقاسم الطرفان التكاليف الخاصة بالمحكمة بالتساوي، بما في ذلك اتعاب وتكاليف المحكمين. تُعتبر أي نفقات يتحملها رئيس مجلس الإيكافو في تنفيذ الإجراءات الواردة في الفقرة (4) من هذه المادة جزءاً من التكاليف الخاصة بهيئة التحكيم.

المادة (21)

الانتهاء

1. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت تقديم إخطار خطي من خلال القنوات الدبلوماسية، إلى الطرف الآخر بنيته إنهاء الاتفاق. وينقل مثل هذا الإخطار إلى الإيكاو على نحو متزامن.
2. في مثل هذه الحالة، ينتهي هذا الاتفاق 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 الآخر بالاستلام يُعتبر أنّه تمّ استلام الإخطار بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام الإيكاو للإخطار.

المادة (22)

التسجيل

يُسجّل هذا الاتفاق واي تعديلات عليه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة (23)

سريان الاتفاق

يدخل هذا الاتفاق حيّز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي التاريخ الذي يُنهي فيه الطرفان المتعاقدان إخطار بعضهما البعض من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية بأنّه تمّ استكمال المتطلبات اللازمة لسريان هذا الاتفاق بموجب إجراءات كل منهما القانونية.

اعتباراً من تاريخ دخول هذا الاتفاق حيّز التنفيذ، يقف تطبيق العمل باتفاق الخدمات الجوية بين أراضي حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة النمسا الاتحادية وما ورائها الموقع بتاريخ 2 نيسان 1969، ويُستعاض عنه بهذا الاتفاق حال سريانه.

إثباتاً لمُتقدّم، قام الموقعان أدناه المخوّلان وفق الأصول من قبل حكومتيهما بتوقيع هذا الاتفاق.

حُرّر في بتاريخ..... على نسختين باللغات العربية والألمانية
والإنكليزية ولجميع النصوص الحجية نفسها. في حال الاختلاف في التفسير، يُعتمد بالنص باللغة
الإنكليزية.

عن حكومة الجمهورية اللبنانية

عن حكومة النمسا الاتحادية

الملحق

القسم 1

أ- يحق لشركة (شركات) طيران جمهورية النمسا ان تقدّم خدمات النقل الجوي المنتظمة في الاتجاهين على الطرق التالية:

من	نقاط وسيطة	إلى	ما وراء ذلك
نقاط في النمسا	أي نقاط	نقاط في لبنان	أي نقاط

ب- يحق لشركة (شركات) طيران الجمهورية اللبنانية ان تقدّم خدمات النقل الجوي المنتظمة في الاتجاهين على الطرق التالية:

من	نقاط وسيطة	إلى	ما وراء ذلك
نقاط في لبنان	أي نقاط	نقاط في النمسا	أي نقاط

القسم 2

يجوز خدمة أي نقاط وسيطة ونقاط ما وراء من قبل شركة (شركات) الطيران المعيّنة لأحد الطرفين المتعاقدين من دون ممارسة حقوق الحرية الخامسة. يجوز الاتفاق على ممارسة حقوق الحرية الخامسة من قبل سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.

القسم 3

يجوز لشركات الطيران التي عيّنها الطرفان في أي من الرحلات او فيها جميعاً وبناءً على اختيار منها أن تقوم بما يلي:

- أ- تشغيل الرحلات في أحد الاتجاهين أو كليهما؛
- ب- الجمع بين ارقام رحلات مختلفة ضمن عملية تشغيل واحدة للطائرة؛
- ت- خدمة النقاط الوسيطة وما يليها، وفق ما هو محدّد في الفقرة (1) من هذا الملحق، ونقاط في أراضي الطرفين على الطرق بأي تبادل أو توافيق؛
- ث- اغفال عمليات التوقف في أي نقطة أو نقاط؛

ج- نقل الحركة من أي طائرة تابعة لها إلى أي طائرة من طائراتها الأخرى في أي نقطة على الطرق؛

ح- القيام بعمليات التوقف في أي نقاط سواء داخل أو خارج أراضي الطرفين؛

خ- القيام بنقل الحركة الخاصة بالمرور العابر عبر أراضي الطرف الآخر؛

د- الجمع بين الحركة على نفس الطائرة بغض النظر عن منشأ تلك الحركة.