لبنان

قانون الطيران

قانون الطيران

الصادر في ١١ كانون الثاني سنة ١٩٤٩

اقر مجلس النواب

وينشر رئيس الجمهورية القانون التالي :

الباب الاول

الفضاء الجوي

المادة ١ ـ للدولة السيادة الكاملة المطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلوا اراضيها . الفضاء الجوي هو المساحة الهوائية التي تعلو اقليم الدولة البري والبحري .

المادة ٢ ـ لا يجوز لاية طائرة ان تطير فوق الاراضي اللبنانية او ان تهبط عليها دون ان تحصل مقدما على ترخيص بذلك من وزير الاشغال العامة او يكون معترفا لها بحق الطيران بموجب اتفاق معقود بين لبنان والبلاد التابعة لها .

الباب الثاني

الطائرات

الفصل الاول

انواع الطائرات

المادة ٣ ـ تسمى طائرة فيما يتعلق بتطبيق هذا القانون كل جهاز يمكنه الارتفاع والتجول في الهواء ويشمل هذا التعريف المناطيد والبالونات على اختلاف انواعها .

المادة ٤ - تقسم الطائرات الى طائرات حكومية وطائرات اهلية .

أ) الطائرات الحكومية تقسم الى طائرات عسكرية وطائرات مدنية :

١ - تعتبر طائرات عسكرية الطائرات التابعة للجيش والمستعملة لمصلحة الدفاع الوطني وتثبت صفتها العسكرية بشهادة تسجيلها .

٢ - تعتبر طائرات مدنية حكومية الطائرات التابعة للمصالح العامة الاخرى (الدرك . الشرطة . الجمارك . الصحة الخ ...)

ب) الطائرات الاهلية تقسم الى طائرات تجارية وطائرات خصوصية .

١ - تعتبر طائرة تجارية كل طائرة تستعمل لنقل البضاعة والركاب والبريد لقاء اجر .

٢ - تعتبر طائرة خصوصية كل طائرة يملكها فرد أو مؤسسة ولا تستعمل الا لاغراض خاصة بمالكيها .

المادة ٥ - يعين وزير الاشغال العامة الاشارة التي تميز كل نوع من انواع الطائرات .

المادة ٦ - تطبق على كل نوع من الطائرات القواعد المتعلقة به والمعينة فى هذا القانون والمراسيم والقرارات التي تصدر تنفيذا له او فى الاتفاقات الدولية .

الفصل الثاني

جنسية الطائرة ـ ملكيتها ـ تسجيلها

المادة ٧ ـ تقسم الطائرات بالنسبة لجنسيتها الى طائرات وطنية وطائرات اجنبية .

المادة ٨ ـ يجب ان يكون لكل طائرة جنسية . ولا يجوز ان يعترف لها باكثر من جنسية واحدة فى آن واحد .

المادة ٩ ـ كل طائرة تسجل فى لبنان تعتبر طائرة لبنانية .

المادة ١٠ ـ يكون فى مديرية المواصلات لدى وزارة الاشغال العامة سجل لقيد الطائرات ويشترط للتسجيل فيه الا تكون الطائرة مسجلة فى دولة اخرى وان تكون مملوكة بكاملها للبنانيين او لشركة تتوافر فيها الشروط الاتية :

١ ـ ان يكون جميع الشركاء لبنانيين اذا كانت الشركة من نوع التضامن .

٢ ـ ان يكون جميع الشركاء المسؤولين لبنانيين اذا كانت الشركة من نوع التوصية .

٣ ـ ان تكون الشركة لبنانية وان يكون رئيس مجلس ادارتها واكثرية اعضائه من اللبنانيين اذا كانت الشركة مساهمة.

المادة ١١ ـ على كل طائرة مسجلة فى لبنان ان تحمل :

١ ـ الحروف **L. R.** باللاتينية للدلالة على جنسيتها اللبنانية .

٢ ـ علامة التسجيل التي يقررها وزير الاشغال العامة.

كل طائرة غير مسجلة فى لبنان ولا تحمل الحروف والعلامة المشار اليها آنفا تعتبر اجنبية .

المادة ١٢ ـ تفقد الطائرة اللبنانية جنسيتها فى الاحوال الاتية :

آ) اذا اصبحت الشروط المنصوص عليها فى المواد السابقة غير متوافرة .

ب) اذا بيعت من اجنبي او اصبح صاحبها اجنبيا .

ج) اذا سجلت فى بلد اجنبي .

د) اذا تلفت او فقدت او اصبحت غير صالحة للاستعمال.

تشطب الطائرة من السجل فى الاحوال المذكورة آنفا .

المادة ١٣ ـ على صاحب الطائرة اللبنانية ان يعلم وزير الاشغال العامة بكل تغيير نصت عليها المادة السابقة فور حدوثه وذلك باعادة شهادة تسجيل الطائرة . ولا يسري مفعول هذا التغيير بحق الغير قبل شطب الطائرة من سجل قيد الطائرات .

المادة ١٤ ـ يجوز للاجانب المقيمين فى لبنان تسجيل طائراتهم بصورة استثنائية فى سجل خاص بالطائرات الاجنبية اذا لم تكن هذه الطائرات مسجلة فى دولة اخرى وذلك بقصد استعمالها ضمن الحدود اللبنانية .

تمنح هذه الطائرات الترخيص المنصوص عليه فى المادة ٢ ولا يجوز الترخيص لها باجتياز الحدود اللبنانية .

تخضع هذه الطائرات لاحكام القوانين الخاصة بالملاحة الجوية ولشروط تسجيلها .

المادة ١٥ - تقيد جميع الطائرات اللبنانية فى السجل الخاص المعين فى المادة ١٠ كما تقيد الطائرات الاجنبية فى السجل الخاص لها المذكور فى المادة السابقة .

يدون فى السجل اسم صاحب الطائرة ومحل اقامته ونوعها واسمها ورقمها المتسلسل وكذلك جميع الحقوق العينية وعقود الايجار الجارية عليها . ولا يكون لهذه الحقوق والعقود مفعول تجاه الغير الا من تاريخ قيدها فى السجل .

المادة ١٦ - يقدم طلب التسجيل الى مديرية المواصلات فى وزارة الاشغال العامة التي تعين للطائرة علامة تسجيلها وتعطيها شهادة بذلك .

المادة ١٧ - ان الطائرات هي اموال منقولة فيما يتعلق بتطبيق القوانين والانظمة النافذة فى لبنان على ان نقل ملكية الطائرة يجب ان يتم بموجب صك ولا يكون له مفعول بين المتعاقدين وتجاه الغير الا بعد قيده فى السجل الذي يمكن كل شخص ان يطلع عليه .

المادة ١٨ - ان انتقال ملكية الطائرة بالارث او التعاقد او غير ذلك من اسباب التملك يجب ان يدون فى السجل كما يجب ان يدون فيه كل حكم بانتقال ملكية الطائرة او اثبات ملكيتها وذلك بناء على طلب المالك الجديد .

ولا يكون لانتقال الملكية مفعول الا من تاريخ تسجيله

فى السجل .

المادة ١٩ - يسوغ اجراء عقد تامين على الطائرة المسجلة ولا يكون لهذا العقد مفعول الا من تاريخ قيده فى السجل . ويمكن ان يحتوي عقد التامين على شرط يجعل التامين شاملا بدل الضمان بحال ترتبه من جراء هلاك الطائرة او اصابتها بعطب .

المادة ٢٠ - كل شخص اكتسب حقا عينيا على الطائرة بحسن نية بالاستناد الى قيود السجل يبقى هذا الحق فى حيازته .

الفصل الثالث

اجارة الطائرات

المادة ٢١ - اذا استؤجرت طائرة لعدة سنوات متوالية او لمدة معينة فيبقى قائدها ومستخدموها تحت ادارة صاحبها ما لم يكن هنالك اتفاق على خلاف ذلك . ولا يجري هذا الاتفاق الا بموافقة وزارة الاشغال العامة .

المادة ٢٢ - يبقى صاحب الطائرة المؤجرة لشخص آخر مسؤولا عن الواجبات القانونية ويكون مسؤولا بالتضامن مع المستاجر عن مخالفة هذه الواجبات .

على انه اذا سجل عقد الايجار فى السجل وكان المستاجر حائزا الشروط القانونية لتملك طائرة لبنانية فيكون المستاجر بصفته مستثمرا للطائرة مسؤولا وحده عن الموجبات القانونية وعن مخالفتها .

الفصل الرابع
حجز الطائرات

المادة ٢٣ - ان حجز الطائرات حجزا احتياطيا او تنفيذيا وبيعها بيعا جبريا يجريان وفقا للقواعد المنصوص عليها فى قانون المحاكمات المدنية فيما عدا الاحوال الاستثنائية المعينة فى المعاهدات او الاتفاقات الدولية .

يسجل الحجز فى السجل الخاص بقيد الطائرات .

المادة ٢٤ - اذا وقع ضرر على الارض من جراء سقوط طائرة اجنبية او طائرة لبنانية يقيم صاحبها فى الخارج او خالف اجنبي احكام هذا القانون فيمكن السلطات الادارية المحلية او الموظفون المذكورون فى المادة ٦٣ استدعاء قوى الامن لابقاء الطائرة مدة ٧٢ ساعة حتى يتمكن قاضي صلح المنطقة من الوصول الى مكان الحادث وتعيين مقدار الضرر .

يأمر القاضي بايداع صندوق الخزينة حالا قيمة الضرر والمصارفات التي يقدرها مع الغرامات اذا كان هنالك مخالفة . فان لم تودع هذه المبالغ او لم تقدم كفالة عليها فيأمر القاضي بحجز الطائرة الى ان يبت فى اساس الدعوى .

المادة ٢٥ - يحق لوزارة الاشغال العامة حجز الطائرات الوطنية او الاجنبية حجزا احتياطيا اذا كانت غير مستوفية الشروط المنصوص عليها فى هذا القانون او فى المراسيم والقرارات الصادرة تنفيذا لاحكامه او كان قائدها قد ارتكب مخالفة لتلك الاحكام .

المادة ٢٦ ـ ان مصادرة الطائرة لا يمكن الحكم بها الا فى الاحوال المنصوص عليها فى القوانين والانظمة النافذة او التي تسن فيما بعد .

الباب الثالث

التجول الجوي

الفصل الاول

حق التجول

المادة ٢٧ ـ لا يحق للطائرات الحربية الاجنبية ان تطير فوق الاراضي اللبنانية او تهبط عليها الا بترخيص من وزارة الاشغال العامة بعد موافقة وزير الدفاع الوطني وذلك فيما عدا الاحوال التي تنص عليها اتفاقات او معاهدات دولية .

المادة ٢٨ ـ لا يجوز لاية طائرة اجنبية غير حربية ان تطير فوق الاراضي اللبنانية الا اذا اعترف لها بحق التجول باتفاق دولي او كانت حائزة على رخصة خاصة او موقتة يعطيها وزير الاشغال العامة وتعامل المعاملة نفسها التي تعامل بها الطائرات اللبنانية فى اراضي الدولة التي تنتسب اليها هذه الطائرة .

المادة ٢٩ ـ ان انشاء الخطوط الجوية الدولية المنظمة واستثمارها يستلزمان الحصول على ترخيص سابق من مجلس الوزراء .

المادة ٣٠ ـ لا يجوز للطائرات التجول فوق الاملاك

الخاصة بطريقة تعوق المالك عن استعمال حقه ولاجل المحافظة على السلامة العامة يعين وزير الاشغال العامة الخطوط التي يرى من المناسب ان تتبعها الطائرات فى سيرها .

المادة ٣١ - يمكن منع الطيران فوق المناطق اللبنانية لاسباب عسكرية او لاسباب تتعلق بالامن العام وتحدد هذه المناطق بقرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير الدفاع الوطني .

يمكن ايضا فى الاحوال الاستثنائية ان يمنع الطيران موقتا فوق جميع الاراضي اللبنانية او فوق قسم منها .

على كل طائرة تدخل منطقة ممنوعة ان تهبط فور شعورها اوانذارها بذلك فى اقرب مطار اليها خارج تلك المنطقة.

المادة ٣٢ - اذا اعلنت الاحكام العسكرية فى منطقة لبنانية واصبح الطيران فوقها ممنوعا فكل طائرة تخالف هذا المنع تحجز حالا بعد هبوطها الى الارض فى اية منطقة كانت من الاراضي اللبنانية ويحال جميع من فيها على المحاكم العسكرية بتهمة التجسس اذا لم يتمكن قائد الطائرة من بيان الاسباب التي الجاته الى الطيران فوق تلك المنطقة .

المادة ٣٣ - اذا شوهدت طائرة بحالة مخالفة لاحكام هذا القانون فيجب انذارها بواسطة طلقات فى الهواء وعليها عندئذ ان تخفف سيرها فوراً وأن تنزل الى ارتفاع قليل وتهبط على اقرب مطار والا اجبرت على ذلك بالقوة .

المادة ٣٤ - يحظر على الطائرات ما لم يكن ثمة

اضطرار كلي ان تطير فوق مدينة او محل آهل او مكان اجتماع عام كالحمامات البحرية وميادين سباق الخيل والالعاب الرياضية وما شابه ذلك الا على ارتفاع تتمكن معه دائما من النزول خارج المحل الآهل او على مطار عام ولو توقفت وسائل الدفع فيها ويجب ان يكون هذا الارتفاع فى هذه الحال اكثر من ٥٠٠ متر للطائرات ذات المحركات العديدة و ٧٠٠ متر للطائرات ذات المحرك الواحد .

المادة ٣٥ - كل طيران بهلواني ذو حركات خطرة لا فائدة منها لحسن سير الطائرة ممنوع فوق المدن والاماكن الآهلة ومحلات الاجتماعات التي يتردد اليها الناس او فوق المكان المعد للاهالي فى المطارات .

المادة ٣٦ - كل عرض جوي يدعى الجمهور لمشاهدته لا يمكن ان يتم فى اي محل كان الا برخصة خاصة من وزير الاشغال العامة ولا تغني هذه الرخصة اصحاب الطائرات ومنظمي الحفلات عن التقيد بالانظمة المتعلقة بتنظيم الحفلات العامة .

الفصل الثاني

هبوط الطائرات

المادة ٣٧ - على جميع الطائرات ، سواء اكانت تود الهبوط فى الاراضي اللبنانية او اجتياز حدودها ان تسلك الطرق المعينة .

المادة ٣٨ - لا يجوز للطائرات ان تهبط الا فى المطارات

العامة او الاماكن الخاصة المنشاة بصورة قانونية ولا ان تقلع الا منها ما لم يكن هنالك قوة قاهرة .

يجب على قادة الطائرات ان يراعوا عند ذهابهم من المطار او عند وصولهم اليه انظمة الطيران العامة والنظام الخاص بالمطار .

المادة ٣٩ ـ لدى هبوط الطائرة ، على قائدها او احد اعضاء قيادتها ان يبلغ ادارة المطار كل حادث وقع للطائرة ونشأ عنه وفاة شخص او جرحه او تلف جسيم للطائرة .

يجري تحقيق فني لمعرفة اسباب الحادث ويكون مستقلا عن اي تحقيق اخر تجريه السلطات القضائية .

المادة ٤٠ ـ على كل طائرة تدخل الاراضي اللبنانية ان تهبط في مطارات الحكومة الجمركية وان تقلع من هذه المطارات عند خروجها من الاراضي اللبنانية الا اذا كان مرخصا للطائرة بالمرور فوق الاراضي اللبنانية دون الهبوط عليها .

المادة ٤١ ـ اذا اضطرت طائرة غير مرخص لها بالهبوط على الاراضي اللبنانية ان تهبط عليها بسبب حادث او رداءة الطقس او اي سبب قهري اخر فيلزمها ان تهبط في اقرب مطار جمركي على طريقها .

واذا اضطرت طائرة مرخص او غير مرخص لها الى الهبوط خارج المطارات الجمركية فيلزم قائدها ان يعلم اقرب سلطة محلية او جمركية يستطيع الوصول اليها .

ويلزمه في كلا الحالين ان يقيم الدليل على الاسباب التي اضطرته للهبوط .

ولا يحق له ان يتابع سفره قبل ان تتفقد السلطات سجل وقائع الطائرة والتصريح عن البضائع بحال وجودها .

المادة ٤٢ ـ اذا اضطر قائد للهبوط بطائرته على ارض خاصة يحق لصاحب الارض ان يمانع فى ذهاب الطائرة او فى رفعها عن ارضه حتى وصول اقرب سلطة محلية لتنفيذ احكام المادة ٢٤ .

المادة ٤٣ ـ تعين المطارات الجمركية ونقاط اجتياز الحدود بمرسوم .

الفصل الثالث

المطارات

المادة ٤٤ ـ يعتبر مطارا كل ارض او سطح ماء مهيأ خصيصا لاقلاع الطائرات وهبوطها ومعد لاستعمال المصالح الجوية العامة والخاصة .

المادة ٤٥ ـ يعتبر حقلا جويا كل ارض يمكن الهبوط عليها والاقلاع منها ولا توجد فيها التسهيلات اللازمة للاستعمال العام كايواء الطائرات وتموينها او قبول المسافرين وشحن البضائع .

المادة ٤٦ ـ لا يجوز انشاء مطار خاص او حقل جوي الا بعد موافقة مجلس الوزراء ومع مراعاة الانظمة الدولية المتعلقة بالمطارات .

المادة ٤٧ ـ يقدم طلب الترخيص بانشاء مطار خاص

الى وزارة الاشغال العامة ويرفق بالوثائق التالية :

١ - مصور عام يعين فيه مكان المطار بالنسبة الى المدن المجاورة .

٢ - مصور للمطار وجواره حتى مسافة الف متر ابتداء من حدود المطار بقياس لا يقل عن ١/١٥٠٠ .

٣ - مذكرة تبين الاستعمال المعد له المطار .

٤ - موافقة صاحب العقار الخطية على استعمال عقاره مطارا .

٥ - نظام استعمال المطار .

المادة ٤٨ - تقوم وزارة الاشغال العامة بتحقيق فني وتحيل هذا التحقيق على مجلس الوزراء الذي يقرر قبول طلب الترخيص او رفضه دونما حاجة الى تعليل قرار الرفض .

لمجلس الوزراء ان يقرر فى اي وقت كان ادخال ما يراه ضروريا من التعديل فى حالة المطارات او الحقول الجوية لجعلها على نفقة صاحبها مطابقة لتطور قواعد التجول الجوي او للمحافظة على المصلحة العامة .

المادة ٤٩ - يجب على اصحاب المطارات الخاصة ان يفتحوا سجلا يشير الى وقت وصول الطائرات وذهابها وان يبرزوا هذا السجل للموظفين ذوي الاختصاص عند طلبهم كما يجب عليهم تمكين هؤلاء الموظفين من تفتيش المطارات فى اي وقت كان .

الفصل الرابع

نظام التجول الجوي

المادة ٥٠ - لا يجوز الترخيص لاية طائرة بالتجول في فضاء لبنان الجوي الا اذا كانت مسجلة وحائزة شهادة باهليتها للملاحة .

تعطى هذه الشهادة وفقا للملحق الفني E من ميثاق شيكاغو .

يمكن قبول الشهادات الممنوحة من دول اجنبية شرط المصادقة عليها من وزارة الاشغال العامة .

المادة ٥١ - يمنح الترخيص بالشروط الاتية :

ا) يجب ان تظهر على الطائرة بشكل واضح علامات جنسيتها وتسجيلها .

ب) يجب ان تكون في الطائرة كل الآلات والاجهزة اللازمة حسب نوع الطيران الذي تقوم به .

ج) يجب ان تتوفر في افراد هيئة ادارة الطائرة جميع الصفات المقررة في الانظمة والقوانين والاتفاقات الدولية وان يحملوا اجازات الكفاءة الصادرة عن السلطة المختصة التي سجلت الطائرة .

يقصد بهيئة الادارة القائد والطيارون والميكانيكيون وجميع المستخدمين .

المادة ٥٢ - يكون الترخيص الممنوح للطائرة والمالك شخصيا ويصبح ملغيا بحالة تغير المالك ويمنح هذا الترخيص

لمدة محدودة او لرحلة معينة .

المادة ٥٣ - فى حالة الطيران للتجربة الفنية او لاجل التعليم يستعاض عن الترخيص باذن خاص من وزير الاشغال العامة .

المادة ٥٤ - على كل طائرة تمارس الملاحة الجوية ان تحمل الوثائق الآتية :

أ) شهادة التسجيل .

ب) شهادة اهلية الطائرة للطيران .

ج) اجازة قواد الطائرة ومستخدميها كل بحسب اختصاصه .

د) رخصة جهاز الراديو اذا كانت تحمل هذا الجهاز .

هـ) سجل الرحلات .

و) لائحة باسماء الركاب تبين المركز الذي سافروا منه والوجهة التي يقصدونها وذلك للطائرات التي تنقل الاشخاص.

ز) بيان (مانيفستو) مفصل عن البضائع وذلك للطائرات التي تنقل بضائع .

على صاحب الطائرة ان يحتفظ بالسجلات المذكورة مدة ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ اخر قيد فيها .

المادة ٥٥ - على قائد ومستخدمي الطائرة التي تمارس الطيران الدولي ان يحملوا شهادات الكفاءة او اجازات تمنح وفقا للملحق الفني E من ميثاق شيكاغو .

المادة ٥٦ - يحتوي سجل الرحلات على ما يأتي :

التاريخ ـ موظفو الطائرة ـ (اسماؤهم ومهماتهم) ـ المكان (الاقلاع والوصول) الزمان ـ (الاقلاع والوصول) ـ ساعات السفر ـ نوع السفرة ـ ملاحظات واحداث بامضاء الشخص المولج ـ التاشيرة (من قبل سلطات الجمارك مع رقم جداول الركاب ورقم الكشوف)

المادة ٥٧ ـ يمنع الا برخصة من مجلس الوزراء نقل المتفجرات والاسلحة والذخائر الحربية والحمام الزجل والرسائل الداخلة ضمن احتكار البريد وكل شيء اخر يمنع نقله بقرار من مجلس الوزراء

المادة ٥٨ ـ على كل طائرة تجارية لنقل الركاب ان تكون مجهزة باجهزة المخابرات اللاسلكية وفقا لمقررات المؤسسة الدولية للطيران المدني

المادة ٥٩ ـ لا يجوز للطائرة ان تنقل اي جهاز للبرق او للتلفون اللاسلكي او آلات تصوير بغية استعمالها ما لم يرخص لها بذلك وزير الاشغال العامة بعد موافقة وزير البرق والبريد

المادة ٦٠ ـ تخضع كل طائرة تهبط على مطار او على حقل جوي او على ارض خاصة لمراقبة واشراف السلطات الادارية

المادة ٦١ ـ على كل طائرة في حالة التجول فوق الاراضي اللبنانية ان تخضع لاوامر مراكز الشرطة والجمرك وطائرات الحكومة مهما كان الشكل الذي تعطى به تلك الاوامر .

المادة ٦٢ - تطبق القوانين الخاصة بدخول الاشخاص وخروجهم واستيراد البضائع وتصديرها بطريق البر والبحر على دخول الاشخاص وخروجهم واستيراد البضائع وتصديرها بطريق الجو

المادة ٦٣ - لمندوبي مصلحة الجمارك والامن العام والصحة العامة وللموظفين الاخرين الذين ينتدبهم وزير الاشغال العامة ان يامروا اية طائرة محلية بالهبوط ولهم دون اتخاذ اية اجراآت سابقة ان يقوموا بتفتيشها وفحصها هي ومحتوياتها وان يمنعوا طيرانها وذلك لمراقبة تطبيق هذا القانون والمراسيم والقرارات الصادرة تنفيذا له ويكون لهم في هذه الحال صفة موظفي الضابطة العدلية .

ولهؤلاء المندوبين حجز الطائرة او اية وثيقة او شخص او بضاعة في الطائرة الى ان تنفذ التدابير المقررة من جانب السلطات المختصة وتستوفي الاجراءات القانونية .

الباب الرابع
النقل الجوي
الفصل الاول
نقل البضائع

المادة ٦٤ - ان التعاقد على نقل البضائع بطريق الجو يتم بوضع ورقة شحن او ايصال يوضح فيه صراحة ان النقل يجري بواسطة طائرة .

المادة ٦٥ - قبل سفر الطائرة وعند وصولها يقدم

قائدها الى الجمرك عدا سجل الرحلات الاوراق الاتية :

١ - المانيفستو والتصريح المنصوص عليهما فى المادة ٥٤ اذا كانت الطائرة تحمل بضائع .

٢ - لائحة بالمؤونة التي تحملها .

المادة ٦٦ - يكون الناقل مسؤولا عن فقدان او تعيب البضائع المنقولة ما لم يكن هنالك قوة قاهرة او عيب خاص بالبضائع .

على انه اذا لم يصرح المرسل بقيمة البضائع فتكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ ٢٥ ليرة لبنانية عن كل كيلو .

المادة ٦٧ - يجوز للناقل ان يتنصل ببند صريح من المسؤولية المتعلقة بالبضائع المترتبة عليه بمقتضى المادة السابقة بسبب اخطار الهواء والاخطاء التي يرتكبها مستخدمو ادارة الطائرة على ان هذا البند لا ينفي المسؤولية عن الناقل الا اذا كانت الطائرة فى حالة صالحة للملاحة عند ذهابها وكان رجالها حائزين الاجازات القانونية . ففي هذه الحال وحدها تعتبر الاجازات المتقدم ذكرها قرينة على عدم الخطا تجعل على عاتق المتضرر اثبات العكس .

المادة ٦٨ - كل بند يقصد منه تجريد الناقل من المسؤولية عن عمل يأتيه بنفسه او عن عمل يأتيه مأموروه فيما يتعلق بتحميل البضائع وحفظها وتسليمها يكون لاغيا وكذلك يكون لاغيا كل بند يقصد منه تجريد الناقل من مسؤولية اخطائه الشخصية .

المادة ٦٩ ـ لقائد الطائرة الحق فى ان يـأمر فى اثنـاء الطريق القاء البضائع المشحونة اذا كان هذا الالقاء لا بد منه لنجاة الطائرة ويجب عليه ان يلقي البضائع الزهيـدة الثمن بادىء ذي بدء فيما اذا كان هـذا الاختيار ممكنا ولا يترتب عليه ادنى مسؤولية تجاه المرسل والمرسل اليه بسبب فقدان هذه البضاعة غير ان المسؤولية الناجمة عن الاضرار المسببة عـلى سطح الارض تظل قائمة كما هي .

المادة ٧٠ ـ مع الاحتفاظ بالاحكام السابقة تطبق على النقل الجوي نصوص قانون الموجبات والعقود المتعلقة بالنقل بطريق البر .

الفصـل الثاني

نقل الاشخاص

المادة ٧١ ـ تعتبر تـذكرة السفر المعطـاة للمسافـر تعاقدا على نقله .

المادة ٧٢ ـ تحمل الطائرة نسخة عن قائمة المسافرين لابرازها عند طلب السلطات المختصة ولا يطبق هـذا عـلى الطائرات التي تقوم بجولات ولا تهبط فى مركز اخر .

المادة ٧٣ ـ لا يجوز للناقل فى النقل الدولي ان يقبـل المسافرين الا بعد التثبت من الترخيص لهم بالنزول فى المحل الذي تصل اليه الطائرة وفى المراكز المعينة لهبوطها .

لا يسوغ للناقل ان يتنصل ببند خاص مـن المسؤولية المتعلقة بالاشخاص وكل بند من هذا النوع يعتبر لاغيا .

الفصل الثالث

استخدام الطائرات عند الطوارىء

المادة ٧٤ - اذا حدثت ظروف غير اعتيادية كالفيضان والاوبئة وغيرها فلوزير الاشغال العامة او السلطات ذات الصلاحية ان تصادر موقتا جميع الطائرات الموجودة فى المطارات اللبنانية من اي جنسية كانت .

الباب الخامس

الاضرار والمسؤوليات

المادة ٧٥ - على قائد الطائرة فى اثناء طيرانها ان يتقيد بالانظمة المتعلقة بالتجول وطرق السير الواجب اتباعها وبالاضواء والاشارات وان يتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتلافي الاضرار .

المادة ٧٦ - تطبق القوانين العامة وبنوع خاص قانون الموجبات والعقود على المسؤولية الناشئة عن الضرر المسبب من حركات طائرة لطائرة اخرى اثناء ارتفاعها .

ان مستثمر الطائرة مسؤول حكما عن الاضرار التي تسببها حركات طائرته او الاشياء التي تنفصل عنها للاشخاص او الاملاك القائمة على سطح الارض .

لا يجوز تخفيف المسؤولية او نفيها الا باقامة البرهان على ان الخطأ صادر عن المتضرر .

يحظر القاء البضائع والاشياء مهما كانت من الطائرة ما عدا الصابورة القانونية الا بحال وجود قوة قاهرة .

المادة ٧٧ - اذا استؤجرت طائرة فيكون صاحبها ومستثمرها مسؤولين بالتكافل تجاه الغير عن الاضرار التي تحدثها على انه اذا قيد عقد الايجار فى السجل كان المستثمر وحده مسؤولا الا اذا اقام البرهان على ان الخطأ صادر عن صاحب الطائرة او ان الحادث ناشىء عن قوة قاهرة .

الباب السادس

الصلاحية فى قضايا الطيران

الفصل الاول

قواعد الاختصاص

المادة ٧٨ - تقام دعاوى المسؤولية حسب اختيار المدعي لدى محكمة المحل الذي وقع فيه الضرر او لدى محكمة مقام المدعى عليه .

واذا كانت الدعوى تتعلق بعطل طرأ على طائرة اثناء التجول فمحكمة المحل الذي تهبط فيه الطائرة هي الصالحة للنظر فى الدعوى .

الفصل الثاني

تحقيق المخالفات

المادة ٧٩ - يكلف التحقيق عن مخالفة هذا القانون كل موظف محلف لهذه الغاية من الشرطة والدرك ودوائر الجمرك والاشغال العامة والامن العام كل حسب اختصاصه .

عملا باحكام المادة ٥٧ يجوز لهؤلاء الموظفين ان يحجزوا

المتفجرات والاسلحة والذخائر الحربية والحمام الزاجل والمراسلات البريدية والاجهزة اللاسلكية البرقية والتلفونية التي تنقلها الطائرة بدون ترخيص كما يمكنهم حجزها رغم الترخيص فى حالة تحليق الطائرة فوق مناطق ممنوعة .

المادة ٨٠ ـ للموظفين المذكورين الحق فى حجز الطائرات التي لا يبرز قائدها شهادة ملاحتها او لاتنطبق علامة تسجيلها على علامات شهادة التسجيل او الملاحة الى ان تثبت هوية الطائرة او يقدم صاحبها شهادة صلاحيتها للملاحة .

المادة ٨١ ـ ينظم محضر بالمخالفة ويرسل مع التحقيق بلا ابطاء الى النيابة العامة لدى المحكمة العائد اليها الامر .

الباب السابع

العقوبات

المادة ٨٢ ـ يعاقب صاحب الطائرة بالحبس من اسبوع الى شهر وبالغرامة من خمسين الى الفي ليرة لبنانية او باحدى هاتين العقوبتين :

١ ـ اذا استعمل طائرته او تركها قيد الاستعمال دون الحصول على شهادة التسجيل وشهادة اهلية الطائرة للطيران او دون وضع علامة التسجيل المنصوص عليها فى المادتين ٦و١١

٢ ـ اذا وضع او ترك قيد التجول طائرة اصبحت شهادة اهليتها للطيران غير صالحة وهو على علم بذلك .

المادة ٨٣ ـ تفرض العقوبات نفسها على قائد الطائرة الذي :

١ - يقود طائرة دون اجازة او شهادة .

٢ - يتلف سجل الرحلات او يقيد فيه بيانات يعرف انها غير صحيحة .

٣ - يهبط بطائرته دون مبرر فى غير المطارات المعينة .

٤ - يقود عن علم منه طائرة فى احدى الاحوال المبينة فى المادة السابقة .

٥ - من يتجول فوق احدى المحلات الممنوعة بمقتضى المادة ٣١ .

المادة ٨٤ - تضاعف العقوبة المنصوص عليها فى المادة ٨٢ اذا ارتكبت المخالفات البينة فى الفقرة الاولى من المادتين ٨٢ و ٨٣ بعد رفض او سحب شهادة التسجيل او شهادة اهلية الطائرة للطيران او شهادة او اجازة الطيران او منع المخالف من قيادة الطائرة .

المادة ٨٥ - اذا خالف قائد الطائرة احكام المواد ٢ و ٨ و ٢٧ و ٣١ و ٣٢ و ٣٣ . فيعاقب بالغرامة من مئة الى الفي ليرةلبنانية وبالحبس من خمسة عشر يوما الى ثلاثة اشهر .

المادة ٨٦ - يعاقب بالغرامة من مائة ليرة لبنانية الى اربعة الاف ليرة لبنانية وبالسجن من ستة اشهر الى ثلاث سنوات صاحب الطائرة او مستثمرها او قائدها اذا وضع عليها علامات تسجيل غير مطابقة للعلامات المعينة فى شهادة اهليتها للطيران او حذف العلامات الحقيقية او جعلها غير مقروءة او استعمل طائرة تحمل علامة غير حقيقية .

ويعاقب بالعقوبة نفسها من يأمر بعمل من الاعمال المتقدم ذكرها .

المادة ٨٧ - يعاقب بالعقوبة المنصوص عليها فى المادة ٨٢ :

١ - من يخالف احكام المادة ٥٧ .

٢ - من يستعمل بدون رخصة خاصة آلات فوتوغرافية فوق المناطق الممنوعة او يستعمل اشياء او اجهزة ممنوع نقلها.

للمحكمة ان تقضي بمصادرة الاشياء المشار اليها فى الفقرتين السابقتين .

المادة ٨٨ - يعاقب بالغرامة حتى عشر ليرات وبالتوقيف حتى عشرة ايام او باحدى هاتين العقوبتين .

١ - قائد الطائرة الذي لا يحفظ على متنها احد السجلات الواجب وجودها فيها .

٢ - صاحب الطائرة الذي لا يحتفظ باحد السجلات المذكورة مدة ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ اخر قيد فيه .

٣ - كل من يخالف احد احكام المواد ٣٤ و٤٥ و٣٦ و٣٨

المادة ٨٩ - يجوز ان يقضي فى الحكم الصادر على قائد الطائرة لمخالفته احكام المواد ٨٤ و ٨٥ و ٨٦ بمنعه من قيادة اية طائرة كانت لمدة تتراوح بين ثلاثة اشهر وثلاث سنوات .

على قائد الطائرة المحكوم بمنعه قيادة الطائرات ان يودع خلال خمسة ايام من ابرام الحكم شهادته لدى وزارة الاشغال العامة لتحفظ فيها اثناء مدة المنع والا عوقب بالحبس من عشرة ايام الى شهر واحد وبالغرامة من عشر ليرات الى

مئة ليرة لبنانية ولا يحول ذلك دون تطبيق العقوبات المنصوص عليها فى المادة ٨٤ فيما لو قاد طائرة اثناء مدة المنع وتنفذ فى هذه الحال جميع العقوبات المحكوم بها دون ادغامها .

المادة ٩٠ - كل من دخل ارضا حظرت الانظمة او تعليمات المطارات الدخول اليها او ترك مواشي او حيوانات تدخلها يعاقب بغرامة من خمس وعشرين الى مايتي ليرة لبنانية ويفقد عدا ذلك حقه بكل تعويض فيما لو وقع حادث ما

المادة ٩١ - كل مخالفة لاحكام الفقرة الاخيرة من المادة ٧٦ يعاقب مرتكبها بالغرامة من خمسين الى ثلاثماية ليرة لبنانية وبالحبس من عشرة ايام الى شهرين او باحدى هاتين العقوبتين .

المادة ٩٢ - فيما عدا الحالة التي يثبت فيها ان توقيف الطائرة فى الحال يعرضها او يعرض ركابها للخطر يعاقب كل قائد طائرة علم ان طائرته سببت حادثا ولم يهبط الى الارض بالحبس من عشرة ايام الى شهرين وبالغرامة من عشر ليرات الى مائة ليرة لبنانية .

المادة ٩٣ - تطبق على مخالفة احكام هذا القانون احكام قانون العقوبات المتعلقة بالتكرار والاسباب المشددة والمخففة ما عدا العقوبات المتعلقة بالمخالفات الجمركية .

المادة ٩٤ - تنظم بمراسيم تتخذ فى مجلس الوزراء طرق تنفيذ احكام هذا القانون .

المادة ٩٥ - الغي القرار رقم ٢١٦ تاريخ ١٧ ايلول

سنة ١٩٣٤ والغيت جميع النصوص القانونية المخالفة لاحكام هذا القانون وغير المتفقة مع مضمونه .

المادة ٩٦ - ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ويبلغ حيث تدعو الحاجة .

بيروت فى ١١ كانون الثاني سنة ١٩٤٩

الامضاء : بشارة خليل الخوري

صدر عن رئيس الجمهورية

رئيس مجلس الوزراء — وزير الاشغال العامة

الامضاء : رياض الصلح — الامضاء : احمد الاسعد

فهرس هجائي

لقانون الطيران

اجـارة

اشارة الطائرة

تجول

تسجيل

جنسية

حادث

حجز

خط جوي دولي

صلاحية

طائرة

طرق الطائرات

عقوبات

فضاء جوي

مخالفات

مسؤوليـة

مصادرة

مطـار

ملكية الطائرة

نقل الاشخاص

نقل البضائع الجوي

هبوط

مطابع الديور

Law shall be formulated by a Decree to be passed by the Council of Ministers.

Article 95. — Decision No. 216 of 17.9.1934 is repealed together with all legal texts conflicting with the provisions of this Law and incompatible with its contents.

Article 96. — This Law shall be published in the Official Journal and notified wherever needed.

BEIRUT, 11 th January 1949.

(Sd) Beshara Khalil El Khoury

President of Republic.

(Sd) Ahmed El Assaad,

Minister of Public Works.

(Sd) Riad El Solh

Prime Minister.

between 3 months and 3 years.

A convicted pilot deprived of his pilot's licence must deposit his licence within 5 days from the date of the confirmation of the sentence with the Ministry of Public Works for retention during the period of deprivation, failing which he shall be liable to imprisonment for a period from 10 days to one month and a fine from £Leb. 10 to £Leb. 100. This shall not exonerate him from the application of the penalties prescribed by article 84 in the event of his piloting an aircraft during the period for which he is grounded. In that case all the penalties imposed shall be imposed independently.

Article 90. — Anyone entering into an area closed by the regulations or instructions of airport authorities or who allows cattle or beasts to enter, shall be liable to a fine of £Leb. 25 to £Leb. 200 and shall furthermore forfeit any claim to compensation in the event of any accident.

Article 91. — Any contravention of the provisions of the last paragraph of article 76 shall be punishable by a fine of £Leb. 50 to £Leb. 300 and an imprisonment for a period ranging from 10 days to 2 months or either penalty.

Article 92. — Save when it is proved that the immediate landing of an aircraft would endanger its security or that of its passengers, any pilot who fails to land when he knows that his aircraft has caused an accident shall be liable to imprisonment for a period ranging, from 10 days to 2 months and a fine of £Leb. 10 to £Leb. 100.

Article 93. — The provisions of the Penal Code relative to repeated offences and mitigating circumstances shall be applicable to violations of the provisions of this Law, with the exception of the penalties relating to Customs contraventions.

Article 94. — Procedures for the enforcement of this

Article 85. — Aircraft pilots contravening the provisions of articles 2, 8, 27, 31, 32, and 33 shall be liable to a fine ranging between £.Leb.100 and £Leb. 2,000 and imprisonment for a period ranging from 15 days to 3 months.

Article 86. — A fine ranging between £Leb. 100 to £Leb. 4,000 and imprisonment for a period of 6 months to 3 years shall be imposed on any aircraft owner, renter or pilot if he applies to it registration marks not corresponding with those specified on its licence, or if he defaces the correct marks or makes them illegible or uses an aircraft with incorrect marks.

The same penalties shall be applicable to any person giving orders for the commission of any such violations.

Article 87. — The penalties set out in article 82 shall be applicable to :

1) Anyone contravening the provisions of Article 57.

2) Anyone using without licence photographic apparatus over prohibited areas or using articles or apparatus the carrying of which is prohibited.

The Court may order the seizure of the articles mentioned in the preceding 2 paragraphs.

Article 88. — A fine of up to £Leb. 10 and imprisonment up to ten days or either penalty shall be applicable to :

1) A pilot who fails to keep all the prescribed registers in his plane.

2) A pilot who fails to retain any of the foresaid registers for a period of 3 years after the date of the last entry.

3) Anyone contravening any of the provisions of articles 34, 35, 36 and 38 of this Law.

Article 89. — The sentence passed against a pilot convicted under articles 84,85,86 may include the penalty of forbidding him to fly any aircraft for a period ranging

tity is proved or its owner produces a certificate of airworthiness.

Article 81. — A Procès-verbal shall be drawn up and forwarded immediately with the inquest proceedings to the Public Prosecutor of the Court concerned.

CHAPTER VII
PENALTIES

Article 82. — Imprisonment for a period of one week to one month and a fine of 50 to 2,000 Lebanese pounds or either panalty shall be imposed on any aircraft owner committing any of the following contraventions :

1) Using or keeping ready for use an aircraft without obtaining registration and airworthiness certificates or without displaying the registration mark prescribed by Articles 6 and 11.

2) Using or keeping ready for use an aircraft whose airworthiness certificate he knows to have become invalid.

Article 83. — The same penalties shall be imposed on a pilot for the following contraventions :

1) Piloting an aircraft without licence.

2) Destroying the flight log-book or entering therein statements he knows to be incorrect.

3) Landing on other than the designated aerodromes without a just cause.

4) Knowingly piloting an aircraft in any of the cases quoted under the preceding article.

5) Flying over any of the places forbidden under article 31.

Article 84. — The penalty prescribed by article 82 shall be doubled when the contraventions quoted in paragraphs (1) of articles 82 and 83 are committed after the rejection or withdrawal of the registration certificate, the airworthiness or the aviation certificate or licence, or when the delinquent has been forbiden to operate an aircraft.

the lease agreement is recorded in the register the renter alone shall be responsible unless he proves that the error arose from the fault of the owner or that the accident arose from force majeure.

CHAPTER VI

JURISDICTIONS IN AVIATION LITIGATION

SUB-CHAPTER 1 — RULES OF COMPETENCE

Article 78. — Cases for determining responsibility may be referred at the plaintiff's option either to the court of the locality where the damage occurred or to that of the defendant's domicile.

If the case relates to damages caused to an aircraft during its journey, the court of the locality where the aircraft lands shall be the appropriate court to consider the case.

SUB-CHAPTER 2

INQUESTS INTO CASES OF INFRINGEMENTS

Article 79. — Inquests into infringements of this Law shall be carried out by every official sworn to this effect representing Police, Gendarmerie, Customs, Public Works or Public Security, each according to his competence.

In ompliance with article 57 of this Law the above mentioned Authorities may seize explosives, military arms and ammunitions, carrier pigeons, mail communications, radio-telegraphic and radio-telephonic equipment carried by aircraft without authorisation. These authorities may also seize the bove articles even when their transportation is authorised if the aircraft flies over a prohibited area.

Article 80. — The above-mentioned officials are empowered to seize any aircraft the pilot of which does not produce its licence or if its registration mark does not correspond with that of the registration and airworthiness certificates. Such seizure shall last until the aircraft iden-

tination and intermediate landing places.

The carrier may not exonerate himself by a special clause from responsibility for passengers and any clause of this kind shall be considered as null and void.

SUB-CHAPTER 3

USE OF AIRCRAFT IN CASES OF EMERGENCY

Article 74. — In case of emergencies, e. g. flood, epidemics etc. the Minister of Public Works or the competent authorities may provisionally requisition all aircraft on Lebanese aerodromes of Whatever nationality.

CHAPTER V

DAMAGES AND LIABILITIES

Article 75. — Pilots when flying must comply with flying regulations and the designated routes, and with lights and signals and take all necessary precautions to avoid damages.

Article 76. — The public laws and particularly the law relating to contractual obligations shall apply to the responsibility for damage caused by one aircraft to another aircraft while taking off.

The owner or renter, whichever is the case, is legally responsible for the damages caused by his aircraft or the objects falling therefrom, to persons or properties situated on the terrain.

That responsibility may not be extenuated or removed except on proving that the error arose from the person suffering damage.

It is forbidden to throw goods or articles of any kind out of an aircraft save in case of force majeure.

Article 77. — If an aircraft is hired, both the owner and renter shall be jointly responsible to others for the damages caused by the aircraft. Provided, however, that if

and its crew in possession of regular licences. In that case alone, the licences in question shall be considered evidence of non-culpability and make it incumbent on the prejudiced party to prove the contrary.

Article 68. — Any clause intended to exonerate the carrier from responsibility respecting an act done by himself or by any of his staff in connection with the loading, preservation and delivery of the goods shall be null and void. Likewise any clause intended to free the carrier from responsibility for his personal errors shall be null and not binding.

Article 69. — The pilot of an aircraft may order while en route the jettison of loaded goods if the jettison is indispensable for the safety of the aircraft. He must jettison the cheaper goods first when possible. He shall incur no responsibility towards the sender and the consignee for the loss of such goods. Responsibility for damage to the terrain shall remain unaffected.

Article 70. — With due regard to the preceding provisions the regulations of Commercial law shall apply to air transport.

SUB-CHAPTER 2

TRANSPORT OF PASSENGERS

Article 71. — The booking ticket delivered to the passenger is considered as a contract for his transport.

Article 72. — Aircraft must hold a copy of the passengers list to produce at the request of the competent authorities. This, however, does not apply to aircraft overflying the country.

Article 73. — In the case of international transport, the carrier must not accept passengers save after ensuring that they have the necessary permits to land at the des-

forbid its flying contrary to the provisions of this Law and the decrees and decisions promulgated thereunder. They shall have in that case the powers of judicial officiers.

The above-mentioned representatives may seize the aircraft or any document, person or goods on the aircraft pending the execution of the measures decided upon by the Authorities concerned and the completion of the legal formalities.

CHAPTER IV

AIR TRANSPORT

SUB-CHAPTER 1

TRANSPORT OF FREIGHT

Article 64. — Agreement for transport of freight by air is fulfilled by a bill of lading or receipt specifically mentioning that transport is effected by aircraft.

Article 65. — Before the departure and on the arrival of the aircraft, the pilot must submit to the Customs besides the log-book the following documents :

1) The manifest and declaration prescribed by article 54 if the aircraft is carrying goods.

2) A list of goods carried.

Article 66. — The carrier will be held responsible for the loss or damage of the goods in transport except in the case of force-majeure or an original defect in the goods.

Nevertheless, unless the value of the goods is declared the carrier's responsibility shall be limited to the sum of £Leb.25 per kilogramme.

Article 67. — The carrier may exonerate himself by an explicit clause from responsibility respecting the goods under the preceding article resulting from air hazards or errors committed by the crew. Nevertheless such a clause shall not relieve the carrier of responsibility unless the aircraft is in a condition fit for navigation on its departure

vations signed by the person in charge — visas and a numbered passenger list.

Article 57. — Unless special authority is obtained from the Council of Ministers it is forbidden to carry explosives, military arms and ammunitions, carrier-pigeons, letters included within the Post monopoly and every other article the transport of which may be prohibited by decision of the Council of Ministers.

Article 58. — Every commercial passenger aircraft must carry radio equipment in accordance with the requirements of the International Civil Aviation Organisation.

Article 59. — Aircraft may not use any radiotelegraphic or radio-telephonic or photographic equipment unless with permission of the Minister of Public Works on the approval of the Minister of Posts and Telegraphs.

Article 60. — Every aircraft landing on an aerodrome, airfield or on private land shall be subject to the control and supervision of the Public Authorities.

Article 61. — Every aircraft flying over the Lebanese territory must comply with the orders of the Police posts, Customs posts and Government aircraft, in whatever form such orders may be given.

Article 62. — The regulations relative to the entry and exit of persons import and export of goods by way of road or sea shall apply to the entry, and exit of persons and import and export of goods by air.

Article 63. — The representatives of the Customs Department, Public Security, Public Health and other officials nominated by the Minister of Public Works may order any flying aircraft to land. They are empowered, without effecting any prior formalities, to carry out inspection and examination of both the aircraft and its contents and to

The crew shall be held to comprise the pilot, co-pilot mechanics and all other flight personnel.

Article 52. — Permits given to an aircraft and its owner shall be personal and will be rendered invalid in the case of change of ownership. Permits are granted for a limited period or for a fixed journey.

Article 53. — In case of test flights or instructional flights a special authorisation from the Minister of Public Works may be obtained in place of the permit.

Article 54. — Each aircraft prepared for flight must hold the following documents.

a) Registration certificate.

b) Certificate of airworthiness.

c) Pilot and crew licences for each person according to his rôle.

d) Licence for installation and use of radio, if any.

e) log-book.

f) List of passengers showing the place of departure and place of destination in the case of aircraft carrying passengers.

g) Detailed « manifest » of freight in the case of aircraft carrying freight.

Aircraft owners must retain such registers for 3 years after the date of the last entry.

Article 55. — The Pilot and crew of any aircraft engaged in international aviation must hold licences or permits issued in accordance with the technical appendix « E » of the Chicago Convention.

Article 56. — The log-look must contain the following :

Date — names and functions of the crew — places of take off and landing — times of take off and landing — number of flying hours — kind of flight — notes and obser-

Article 48. — The Ministry of Public Works shall institute a technical inquiry and pass it to the Council of Ministers who shall decide whether to accept or reject the application, without being required to give reasons for the rejection.

The Council of Ministers may, at any time, decide the introduction of any necessary repairs on aerodromes or airfields, at the expense of their owners to make them conform to flying regulations or to protect the public interest.

Article 49. — Owners of private aerodromes must keep a register recording the times of arrival and departure of aircraft and produce that register to the authorised inspectors at their request. They must also permit the latter to inspect aerodromes at any time.

SUB-CHAPTER 4

FLYING REGULATIONS

Article 50. — No aircraft will be allowed to fly in the Lebanese air space unless it is registered and it holds a certificate of serviceability.

Such a certificate is issued in accordance with the technical appendix « E » of the Chicago Convention.

Certificates issued by foreign States may be accepted provided they are approved by the Ministry of Public Works.

Article 51. — Authorisation for flying shall be granted on the following conditions :

a) Marks of nationality and registration must clearly appear on the aircraft.

b) The aircraft must have all the necessary equipment required for its particular type of flight.

c) The members of the crew must have all the qualifications prescribed by the international regulations, laws and conventions and be in possession of licences issued by the authorities which registered the aircraft.

oppose the departure of the aircraft or its removal from his land till the arrival of the nearest local Authorities for the enforcement of the provisions of article 24.

Article 43. — Customs aerodromes and frontier posts shall be designated by decree.

SUB-CHAPTER 3

AERODROMES

Article 44. — Any plot of land or surface of water especially prepared for taking off and landing of aircraft and destined to serve public or private flying interests shall be deemed an aerodrome.

Article 45. — Any land suited for landing and taking off but not affording the necessary facilities for public use such as hangaring and servicing of aircraft, or acceptance of passengers and freight shall be deemed an air-field.

Article 46. — No private aerodrome or air-field may be established without the approval of the Council of Ministers, with due regard to the international regulations respecting aerodromes.

Article 47. — Applications for authorisation to set up private aerodromes must be accompanied with the following documents :

1) A general map on which is indicated the site of the aerodrome in relation to the neighbouring towns.

2) A map of the proposed aerodrome and its neighbourhood for a distance of 1000 metres starting from the aerodrome border, with a scale of not less than 1/1500.

3) A note stating the proposed use of the aerodrome.

4) A written consent of the land owner to use his property as an aerodrome.

5) The regulations concerning the use of the aerodrome.

Article 38. — Except in cases of « force majeure » aircraft are not allowed to land or take off except on public aerodromes or on special places established for this purpose.

Pilots must, on arrival at or departure from an aerodrome, comply with the general regulations of aviation and the special regulations of the aerodrome.

Article 39. — Following his landing the pilot of an aircraft or a member of his crew must notify the aerodrome authorities of any accident involving the aircraft and entailing the death of or injury to a person or substantial damage to the aircraft.

A technical investigation shall be carried out to ascertain the causes of the accident independently of any other inquiry carried out by the legal authorities.

Article 40. — Every aircraft entering Lebanese territory must land on a government aerodrome with customs facilities and take off from such an aerodrome on leaving Lebanese territory, unless the aircraft is authorised to pass over Lebanese territory without landing thereon.

Article 41. — If an aircraft is forced to land on Lebanese territory, without authority to do so, as a result of an accident, bad weather or any other reason, it must land on the nearest customs aerodrome on its route.

If an aircraft whether or not authorised is forced to land outside a Customs aerodrome, its pilot must notify the nearest Public or Customs Authorities he can reach.

He must, in either case, give evidence of the reasons which forced him to land.

He may not resume his journey until the Authorities have checked the aircraft's register and declaration of freight if any.

Article 42. — In the event of a pilot being forced to land his aircraft on privately owned land the owner may

bition shall be seized immediately after landing in any part of Lebanese territory and all its occupants shall be referred to militady courts on the charge of espionage unless the pilot can state the reasons which forced him to fly over that area.

Article 33. — An aircraft committing an infringement must be warned by blank shots. It must immediately decrease speed and descend, landing on the nearest aerodrome, failing which it shall be compelled to do so by force.

Article 34. — Aircraft are forbidden, save in absolute necessity, to fly over a town, a populated spot, a common meeting place such as beaches, race-courses, sporting stadiums, and the like, except at an altitude enabling it to land outside the above places or on a public aerodrome, even in case of engine failure. The altitude in such a case must be over 500 metres for multi-engined aircraft and 700 metres for single-engined aircraft.

Article 35. — Acrobatic flying as well as dangerous and unnecessary manœuvres are forbidden over towns, populated spots, or the part of aerodromes reserved for the public.

Article 36. No exhibition flights can be made anywhere unless with a special authorisation of the Minister of Public Works. Such an authorisation shall not exempt the aircraft owners and the exhibition organizers from complying with the regulations relative to the organisation of public spectacles.

SUB-CHAPTER 2

LANDING OF AIRCRAFT

Article 37. — All aircraft whether desirous of landing on Lebanese territory or crossing its borders must follow the recognised routes.

over or land on Lebanese territory except with an authorization from the Ministry of Public Works after obtaining the consent of the Minister of National Defense save in the cases provided for by international treaties and agreements.

Article 28. — No foreign non-military aircraft may fly over Lebanese territory unless authorised to do so under international convention or possessing a special or a temporary licence issued by the Minister of Public Woks in which cases it will receive the same treatment as that accorded to Lebanese aircraft by the State to which that aircraft belongs.

Article 29. — The establishment and exploitation of regular international airlines are subject to a prior authorisation from the Council of Ministers.

Article 30. — Aircraft are not allowed to fly over private property in a way mimical to the rights of the owner. With a view to ensuring public safety the Minister of Public Works shall determine the routes he deems it appropriate for aircraft to follow.

Article 31. — Flying over certain Lebanese areas may be prohibited for military or public security reasons. Such areas shall be determined by a Decision from the Council of Ministers on recommendation of the Minister of National Defence.

In special cases flying may be temporarily forbidden over the whole or part of the Lebanese territory.

Any aircraft entering a forbidden area must, immediately on realising or being warned to that effect, land at the nearest aerodrome outside that zone.

Article 32. — In the event of martial law being proclaimed in any part of the Lebanese territory over which flying is prohibited, any aircraft contravening such prohi-

craft shall be carried out in accordance with the rules provided for by the Code of Civil Procedure save in special cases provided for by international treaties and conventions.

Seizure shall be recorded in the special register of aircraft.

Article 24. — In case of damage caused on land through the crash of a foreign aircraft or a Lebanese aircraft whose owner is domiciled abroad, or in the event of a foreigner contravening the provisions of this Law, the local Public Authorities or the officials mentioned in article 63 of this Law may call on the Public Security Forces to detain the aircraft for 72 hours to enable the Judge of the Peace of the area to visit the spot and determine the extent of damage.

The Judge may then order an immediate deposit of the estimated amount of damages and expenses together with fines in case of contravention. If a deposit or guarantee for the same is not produced he shall order the seizure of the aircraft pending settlement of the case.

Article 25. — The Ministry of Public Works may order the confiscation of any national or foreign aircraft not fulfilling the conditions prescribed by this Law or the decrees and decisions issued for its implementation or if its pilot has infringed such provisions.

Article 26. — Confiscation of aircraft may only be ordered in the cases prescribed by the existing laws and regulations or those subsequently enacted.

CHAPTER III
FLYING

SUB-CHAPTER I
FLYING RIGHTS

Article 27. — Foreign military aircraft may not fly

other reason must be entered in the register. Similarly the new owner must register every legal decision regarding transfer or establishment of ownership.

The transfer of ownership shall only become valid from the date of its entry in the register.

Article 19. — Only registered aircraft may be insured. The insurance policy shall take effect only from the date of its registration. The insurance policy may include a comprehensive cover instead of making the insurance consequent only on the total loss or damage of the aircraft.

Article 20. — Every person acquiring a right to an aircraft in good faith by virtue of an entry in the register shall remain in possession of that right.

SUB-CHAPTER 3

HIRE OF AIRCRAFT

Article 21. — In the event of an aircraft being hired for several consecutive years or for a specified period, its pilot and crew shall continue to be under the management of its owner in the absence of any agreement to the contrary. Such an agreement can be made only with the approval of the Ministry of Public Works.

Article 22. — The owner of an aircraft hired to another person shall remain responsible for the legal obligations and shall jointly be responsible with the lessee for the contraventions of such obligations.

Nevertheless in the event of the lease agreement being recorded in the Register and the lessee fulfilling the legal conditions for acquiring a Lebanese aircraft, the lessee as operator of the aircraft shall alone be responsible for the legal obligations and for their contraventions.

SUB-CHAPTER 4 — SEIZURE OF AIRCRAFT

Article 23. — Confiscation and compulsory sale of air-

other states until the aircraft is struck off from the aircraft registration book.

Article 14. — Foreigners residing in Lebanon may register their aircraft in a special register of foreign aircaft if such aircraft are not registered in another country. These planes will be used only within the Lebanese borders. Such aircraft shall be granted the authorisation prescribed under Article 2 and may not be allowed to cross the Lebanese borders.

Such aircraft shall be subject to the provisions of the air navigation regulations and to the conditions of their registration.

Article 15. — All Lebanese aircraft shall be recorded on the special register prescribed by Article 10. Similarly all foreign aircraft shall be recorded on the register mentioned under the preceding article.

There shall be recorded in the register the name and domicile of the owner, the type, name and identification number of the aircraft as well as all specified rights and agreements affecting it. Such rights and agreements shall be valid vis-à-vis others only with effect from the date of their entry in the register.

Article 16. — Applications for registration shall be submitted to the Communications Directorate of the Ministry of Public Works, which will allot registration marks and furnish each with a certificate of registration.

Article 17. — Aircraft shall be regarded as moveable property according to the laws and regulations in force in Lebanon. Transfer of ownership must, however, be effected by a deed which shall not be valid between the contracting parties and vis-à-vis others except after its being recorded in the appropriate public register.

Article 18. — The transfer of ownership of an aircraft whether through inheritance, mutual agreement or for any

The following conditions must be fulfilled for registration : — that the aircraft is not registered in another State ; that it should be entirely owned by Lebanese citizens or by a company fulfilling the following conditions :

1) In the case of a private company, (société en nom collectif) all partners must be Lebanese.

2) In the case of a partnership (société en commandite) all active partners must be Lebanese.

3) In the case of a limited liability company, its nationality must be Lebanese as well as that of the chairman of the board of directors and the majority of the board.

Article 11. — Every aircraft registered in Lebanon must bear :—

1) the Roman letters L.R. indicating its Lebanese nationality,

2) the registration mark designated by the Minister of Public Works.

Any aircraft not registered in Lebanon and not bearing the letters and sign above mentioned shall be considered as foreign.

Article 12. — A Lebanese aircraft forfeits its nationality in the following cases:—

a) when the conditions prescribed by the preceding articles are no longer fulfilled.

b) when its owner's nationality is changed or it is sold to a foreigner.

c) When it is registered in a foreign country.

d) If it is destroyed, lost, or becomes unserviceable.

The aircraft shall be struck off the register in any of the above mentioned cases.

Article 13. — The owner of a Lebanese aircraft must immediately notify the Minister of Public Works of any change provided for by the preceding article. This he shall do by returning the registration certificate of the aircraft. Such a change shall not be considered as valid vis-à-vis

1) Military aircraft are those belonging to the army and used for national defence. Their military capacity shall be established by their registration certificates.

2) Aircraft belonging to other public services e.g. Gendarmerie, Police, Customs, Public Health etc. shall be considered as Governmental civil aircraft.

(b) Civilian aircraft are subdivided into Commercial and Private

1) All aircraft used for the transport of goods, passengers and mail against payment shall be considered as commercial aircraft.

2) Every aircraft possessed by an individual or an organisation and used exclusively for the private purposes of its owners shall be considered as a private aircraft.

Article 5. — The Minister of Public Works shall specify marks distinguishing each type of aircraft.

Article 6. — Each type of aircraft shall be subject to the rules specified in this Law and the decrees and decisions issued there-under or by international conventions.

SUB-CHAPTER 2

NATIONALITY, OWNERSHIP AND REGISTRATION OF AIRCRAFT

Article 7. — Aircraft shall be classified according to their nationality under two categories : national and foreign aircraft.

Article 8. — Each aircraft must have a nationality and may not be recognised by more than one nation at the same time.

Article 9. — Every aircraft registered in Lebanon shall be considered as a Lebanese aircraft.

Article 10. — The Communications Directorate of the Ministry of Public Works shall keep a register of aircraft..

AVIATION LAW
IN LEBANON
PROMULGATED ON 11th. JANUARY 1949.

The House of Deputies has passed and,
The President of the Republic publishes
the following Law: —

CHAPTER I
AIR SPACE

Article 1. — The State has complete and absolute sovereignty over the air space of its territory.

The air space is that space covering the territory and territorial waters of the State.

Article 2. — No aircraft is allowed to fly over, or land on, Lebanese territory without first having obtained permission from the Minister of Public Works or having acquired the recognised right to do so under an accord concluded between Lebanon and the country to which it belongs.

CHAPTER II
AIRCFRAFT
SUB-CHAPTER I
TYPES OF AIRCRAFT

Article 3. — For the purpose of this Law, every machine capable of taking off and flying shall be deemed an aircraft. This definition includes airships and balloons of all kinds.

Article 4. — Aircraft shall be classified as Governmental and civilian aircraft.

(a) Governmental aircraft are subdivided into military aircraft and civil aircraft.

traires à la présente loi ou inconciliables avec ses dispositions.

Article 96. — La présente loi sera publiée au journal officiel et communiquée ou besoin sera.

Beyrouth, le 11 Janvier 1949.

Imp. Ad-Dabbour — Beyrouth

Le commandant de l'aéronef condamné à ne pas conduire un aéronef doit dans un délai de cinq jours à dater du jour ou le jugement devient définitif déposer son permis auprès du Ministère des Travaux Publics pour être gardé durant toute la période d'interdiction.

Sinon il sera condamné à un emprisonnement de 10 livres à 100 L.L. ceci n'empêchant pas l'application des peines prévues à l'article 84 au cas ou il conduirait un aéronef durant la période d'interdiction. Dans ce cas seront exécutés sans fusion toutes les peines auxquelles il sera condamné.

Article 90. — Quiconque pénètre sur un terrain interdit par les règlements ou les instructions des aérodromes ou qui laisse du bétail ou des animaux y rentrer, sera puni d'une amende de 25 à 200 livres libanaises et perd de ce fait tout droit à indemnité en cas d'accident.

Article 91. — Quiconque contrevient aux dospositions du dernier paragraphe de l'article 76 sera puni d'une amende de 50 à 300 L.L. et d'un emprisonnement de 10 jours à deux mois ou de l'une de ces deux seulement.

Article 92. — Sauf le cas ou il est prouvé que l'arrêt immédiat de l'aéronef lui occasionne ou occasionne aux voyageurs un danger, tout commandant d'aéronef ayant appris que son aéronef a causé un accident et n'ayant pas atterri sera puni d'un emprisonnement de 10 jours à 2 mois et d'une amende de 10 à 100 livres libanaises.

Article 93. — Aux contraventions et aux dispositions de la présente loi seront appliqués les dispositions du code pénal relatives quant à la recidive, aux circonstances aggravantes et atténuantes, sauf en ce qui concerne les sanctions relatives aux contraventions douanières.

Article 94. — Des décrets pris en conseil des ministres, organisent les moyens d'application de la présente loi.

Article 95. — Est annulé l'article 216 du 17 septembre 1934 et sont annulés toute les dispositions législatives con-

Article 86. — Sera puni d'une amende de 100 à 4000 livres libanaises et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans de prison, le propriétaire, l'exploitant ou le commandant d'un aéronef qui aura apposé sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisible les marques d'immatriculation réglementaires ou s'il utilise un aéronef portant des marques fausses ou s'il les rend illisibles.

Sera puni de la même peine toute personne qui aura ordonné l'exécution des contraventions précitées.

Article 87. — Sera puni de la peine prévue par l'article 82.

1 — quiconque contrevient aux dispositions de l'article 57 ;

2 — quiconque utilise sans autorisation spéciale des appareils photographiques au-dessus des zones interdites ou qui utilise des objets ou des appareils dont le transport est interdit. Le tribunal ordonnera la saisie des objets désignés dans les 2 précédents paragraphes.

Article 88. — Sera puni d'une amende jusqu'à 10 livres libanaises et de l'arrêt jusqu'à 10 jours ou de l'une de ces deux peines seulement :

1 — le commandant qui ne tient pas l'un quelconque de ses registres de bord ;

2 — le propriétaire de l'aéronef qui n'aura pas conservé un quelconque des registres de bord pendant trois ans à compter de la dernière inscription ;

3 — tout contrevenant aux dispositions des articles 34, 35, 36, et 38.

Article 89. — Le jugement à l'encontre du commandant de l'aéronef qui contrevient aux dispositions aux articles 84, 85 et 86 peut interdire à ce commandant de conduire n'importe quel aéronef pour une période variant entre trois mois et trois ans.

CHAPITRE VII
SANCTIONS

Article 82. — Le propriétaire de l'aéronef est puni d'un emprisonnement d'une semaine à un mois et d'une amende de 50 à 2.000 livres libanaises ou de l'une de ces deux peines seulement.

1 — s'il utilise son aéronef ou le laisse utiliser sans l'obtention du certificat d'immatriculation et du certificat de navigabilité de l'aéronef ou sans l'apposition de la marque de l'immatriculation prévu aux articles 6 et 11 ;

2 — s'il met ou laisse naviguer un aéronef bien qu'il sache que le certificat de navigabilité est caduque.

Article 83. — Les mêmes peines sont infligées au commandant de l'aéronef :

1 — qui conduit un aéronef sans autorisation ou certificat ;

2 — qui détruit le carnet de bord ou qui y inscrit des déclarations qu'il sait être inexactes ;

3 — qui atterrit sans motif hors des aérodromes désignés ;

4 — qui conduit en connaissance des faits un aéronef se trouvant dans l'une des situations prévues par l'article précédent ;

5 — qui survole une des zones interdites conformément à l'article 31.

Article 84. — La peine prévue à l'article 82 est doublée si les contraventions désignées au paragraphe premier des articles 82 et 83 sont commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation ou du certificat de navigabilité, des licences et brevets du commandant de l'aéronef ou après l'interdiction faite au contrevenant de conduire l'aéronef.

Article 85. — Si le commandant de l'aéronef contrevient aux dispositions des articles 2, 8, 27, 31, 32 et 33, il sera puni d'une amende de 100 à 2.000 livres libanaises et de l'emprisonnement de 15 jours à 3 mois.

CHAPITRE VI

COMPETENCE DANS LES CONFLITS RELATIFS A L'AVIATION

PREMIERE PARTIE

REGLES DE COMPETENCE

Article 78. — Les actions de responsabilité seront intentés au choix du demandeur près du tribunal du lieu du dommage ou près du tribunal du domicile du défendeur. Si l'action est relative à un dommage subi par l'aéronef en cours de navigation, le tribunal compétent est celui du lieu d'atterrissage de l'aéronef.

DEUXIEME PARTIE

ENQUETE SUR LES CONTRAVENTIONS

Article 79. — Sont chargés d'enquêter sur les contraventions à la présente loi tout agent assermenté à cette fin, de la police, de la gendarmerie, de la douane ou de la sûreté générale, chacune selon sa compétence. Conformément aux dispositions de l'article 57, les agents précités ont le droit de saisir les explosifs, armes, munitions de guerre, pigeons voyageurs, correspondances postales, appareils de radio, de télégraphes, de téléphone transportés sans autorisation par l'aéronef. Ils peuvent également les saisir, malgré l'autorisation, au cas ou l'aéronef survolerait des zones interdites.

Article 80. — Les agents précités ont le droit de saisir les aéronefs dont le commandant ne présente pas le certificat de navigabilité ou dont la marque d'immatriculation ne correspond pas au certificat d'immatriculation ou de navigabilité jusqu'à ce que soit prouvé l'identité de l'aéronef ou jusqu'à ce que son propriétaire ait présenté un certificat de navigabilité.

Article 81. — Un procès-verbal de la contravention est établi et envoyé sans retard avec l'enquête au procureur près le Tribunal compétent.

TROISIEME PARTIE

UTILISATION DES AERONEFS EN CAS DE SINISTRES

Article 74. — En cas de circonstances exceptionnelles, telles que inondations, épidémies ou autres, le Ministre des Travaux Publics ou les autorités compétentes ont le droit de réquisitionner provisoirement tous les aéronefs se trouvant sur les aérodromes libanais à quelque nationalité qu'ils appartiennent.

CHAPITRE V

DEGATS ET RESPONSABILITES

Article 75. — Les commandants d'aéronefs sont tenus pendant la navigation de se soumettre aux règlements relatifs à la navigation aérienne, aux trajets à suivre, aux feux et aux signaux. Ils doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour éviter les accidents.

Article 76. — Les dispositions législatives générales et notamment le code des obligations et des contrats seront appliquées quant à la responsabilité du fait du dommage causé à un aéronef par les mouvements d'un autre aéronef au cours de son envol. L'exploitant de l'aérodrome est légalement responsable des dégâts causés par les mouvements de son aéronef ou par les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens se trouvant au sol. L'atténuation de cette responsabilité ou sa négation n'est possible que par la preuve d'une faute de la victime. Sauf cas de force majeujeure, il est interdit de jeter de l'aéronef des marchandises ou des objets quels qu'ils soient à l'exception du lest réglementaire.

Article 77. — En cas de location d'un aéronef, son propriétaire et son exploitant sont solidairement responsables à l'égard des tiers des dégâts causés par cet aéronef. Toutefois si le contrat de location est enregistré au registre, l'exploitant (locataire) sera seul responsable à moins qu'il n'établisse la preuve de la responsabilité du propriétaire de l'aéronef ou que l'accident est du à un cas de force majeure.

Article 68. — Tout texte établi en vue de dégager le transporteur de la responsabilité d'un acte commis par lui ou d'un acte de ses subordonnés en ce qui concerne le chargement des marchandises, leur garde et leur livraison est nul. De même est nul tout texte établi en vue de dégager la responsabilité du transporteur du fait de ses fautes personnelles.

Article 69. — Le commandant de l'aéronef a le droit en cours de route de jeter les marchandises transportées si cela est indispensable pour la sauvegarde de l'aéronef. Il doit d'abord jeter les marchandises les moins précieuses si ce choix est possible et aucune responsabilité ne lui incombe à l'égard de l'expéditeur ou du destinataire du fait de la perte de cette marchandise, mais la responsabilité résultant de dégâts subis au sol subsiste.

Article 70. — Compte tenu des dispositions précédentes, les articles du code obligations et contrats relatifs au transport terrestre sont applicables aux transports aériens.

DEUXIEME PARTIE

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Article 71. — Le billet de voyage délivré à un voyageur est considéré comme un contrat de transport.

Article 72. — Une copie de la liste des voyageurs se trouve dans l'aéronef et sera présentée sur leur demande aux autorités compétentes. Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ.

Article 73. — Dans les transports internationaux le transporteur n'a le droit d'embarquer de passagers qu'après s'être assuré qu'ils sont en possession des visas et autorisation leur permettant de débarquer et transiter aux escales prévues. Le transporteur ne peut dans un texte spécial se dégager de la responsabilité qui lui incombe relativement aux personnes. Tout texte dans ce sens est considéré nul.

document, toute personne ou toute marchandise dans l'aéronef jusqu'à l'application des mesures décidées par les autorités compétentes et jusqu'à l'application des dispositions légales.

CHAPITRE IV
LE TRANSPORT AERIEN
PREMIERE PARTIE
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Article 64. — Le contrat de transport de marchandises par voie aérienne est établi par l'apposition d'une feuille de transport ou par un reçu stipulant clairement que le transport se fera par aéronef.

Article 65. — Avant le départ de l'aéronef et à son arrivée le commandant présente à la douane en plus du carnet de bord les documents suivants :

1 — le manifeste et la déclaration stipulés dans l'article 54 si l'aéronef transporte des marchandises ;

2 — la liste des provisions transportés.

Article 66. — Le transporteur est responsable de la perte ou de la détérioration des marchandises transportées sauf le cas de force majeure ou de vice inhérent à la marchandise. Toutefois, si l'expéditeur n'a pas déclaré la valeur de la marchandise, la responsabilité du transporteur sera limitée à 25 livres libanaises par kilo.

Article 67. — Le transporteur peut par une clause expresse se dégager de la responsabilité qui lui incombe du fait des marchandises par application de l'article précédent pour les risques de l'air et des risques provenant de l'équipage de l'aéronef. Toutefois ce texte ne dégage la responsabilité du transporteur que si l'aéronef était au départ dans un bon état de navigabilité et que si l'équipage était titulaire de toutes les licences légales. Dans ce cas seulement l'équipage étant en règle la clause expresse peut être appliquée, toute omission ou faux dans les licences ou autorisation l'annule.

nistres.

Article 58. — Tout aéronef commercial de transport de voyageurs doit être outillé d'installations de communications radio conformément aux décisions de l'organisation internationale de l'aviation civile.

Article 59. — Il est interdit à tout aéronef de transporter en vue de les utiliser n'importe quel appareil télégraphe ou de téléphone sans fil ou de photographie sans l'autorisation du Ministre des Travaux Publics accordée après accord du Ministre des Postes et Télégraphes.

Article 60. — Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur un champ d'aviation ou sur un terrain privé doit se soumettre au contrôle et aux instructions des autorités administratives.

Article 61. — Tout aéronef navigant au-dessus du territoire libanais doit obéir aux ordres des postes de police et de douane et aéronefs de l'état quelque soit la forme avec laquelle ces ordres sont donnés.

Article 62. — Seront appliquées les lois relatives à l'entrée des personnes et à leur sortie, à l'importation des marchandises et à leur exportation, par terre ou par mer, à l'entrée des personnes et à leur sortie et à l'importation des marchandises et à leur exportation par voie aérienne.

Article 63. — Les représentants des services de la douane, de la Sûreté Générale, de l'Hygiène Publique et les autres fonctionnaires délégués par le Ministère des Travaux Publics peuvent ordonner à tout aéronef navigant d'atterrir, ils ont le droit, sans prendre préalablement d'autres dispositions de l'inspecter et de l'examiner ainsi que son contenu et de l'empêcher de continuer sa route et ce en vertu de l'application de la présente loi, des décrets et arrêtés pris pour son application, ils ont à cette occasion la qualité d'officiers judiciaires.

Ces représentants peuvent saisir l'aéronef ainsi que tout

pour un temps limité ou pour un voyage déterminé.

Article 53. — En cas de navigation pour essai technique ou pour enseignement, cette autorisation est remplacée par un permis spécial du Ministre des Travaux Publics.

Article 54. — Tout aéronef effectuant la navigation aérienne doit porter les documents suivants :

1) le certificat d'immatriculation ;

2) le certificat de navigabilité ;

3) l'autorisation pour les commandants de l'aéronef et son personnel chacun selon sa spécialité ;

4) la licence de l'appareil de radio si cet appareil est à bord ;

6) la liste des voyageurs indiquant le lieu de leur départ et leur destination et ce pour les aéronefs transportant des voyageurs ;

7) un manifeste détaillé des marchandises, dans les aéronefs transportant des marchandises.

Le propriétaire de l'aéronef doit garder les registres précités pendant trois ans à dater de la dernière inscription.

Article 55. — Le commandant et les employés de l'aéronef exerçant la navigation aérienne internationale doivent porter les certificats de compétence et les permis délivrés à l'annexe technique de la convention de Chicago.

Article 56. — Le carnet de bord contient :

la date — l'équipage de l'aéronef (leurs noms et fonctions) ; le lieu (départ et arrivée) ; la date (départ et arrivée) ; les heures de vol — nature du voyage — observations et événements signé par la personne responsable — le visa (des autorités douanières sur le manifeste des voyages avec le numéro d'enregistrement à la douane).

Article 57. — Sauf autorisation du Conseil des Ministres, est interdit le transport d'explosifs, d'armes, de munitions de guerre, de pigeons voyageurs de correspondance relevant du monopole postal et de tous autres objets dont le transport sera interdit par décision du Conseil des Mi-

dans l'état des aérodromes ou des champs d'aviation, pour les rendre aux frais de leurs propriétaires, conformes aux prescriptions des règlements de la navigation aérienne ou pour la sauvegarde de l'intérêt général.

Article 49. — Les propriétaires des aérodromes privés doivent tenir un registre indiquant l'heure d'arrivée et le départ des aéronefs et montrer ce registre aux fonctionnaires compétents, sur leur demande. Ils doivent également être en mesure de faciliter à ces fonctionnaires l'inspection de leurs aérodromes à n'importe quel moment.

QUATRIEME PARTIE
REGLEMENTS DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 50. — Aucun aéronef ne peut être autorisé à survoler le territoire libanais s'il n'est immatriculé et titulaire d'un certificat de navigabilité. Ce certificat est donné conformément à l'annexe technique E de la convention de Chicago. Les certificats accordés par des états étrangers peuvent être acceptés après approbation du Ministère des Travaux Publics.

Article 51. — L'autorisation est accordée dans les conditions suivantes :

a) les marques de la nationalité et de l'immatriculation doivent être apparentes sur l'aéronef ;

b) dans l'aéronef doivent se trouver tous les appareils et machines nécessaires au genre de navigation aérienne qu'il effectue ;

c) l'équipage de l'aéronef doit avoir les qualités fixées dans les règlements, lois et accords internationaux. Il doit porter le permi délivré par l'autorité compétente qui a immatriculé l'aéronef. Il faut entendre par équipage, le commandant ; les aviateurs, les mécaniciens et tout le personnel employé à la marche de l'aéronef.

Article 52. — L'autorisation est accordée à l'aéronef et au propriétaire personnellement et est annulé en cas de changement de propriétaire. Cette autorisation est accordée

TROISIEME PARTIE
LES AERODROMES

Article 44. — L'aérodromes ou l'hydrescale est tout terrain ou étendue d'eau préparé spécialement pour l'envol et l'atterrissage des aéronefs et préparé pour l'utilisation des services aériens publics et privés.

Article 45. — Le champ d'aviation est tout terrain sur lequel peut atterrir et d'où peut s'envoler un aéronef mais qui ne possède pas les facilités nécessaires pour son utilisation publique comme pour garer les aéronefs, leur fournir leur ravitaillement, recevoir les voyageurs et expédier les marchandises.

Article 46. — On ne peut construire un aérodrome privé ou un champ d'aviation sans l'autorisation préalable du conseil des ministres et en conformité avec les règlements internationaux relatifs aux aérodromes.

Article 47. — Toute personne désireuse d'obtenir l'autorisation de construire un aérodrome privé doit présenter sa demande au Ministère des Travaux Publics, accompagnée des documents suivants :

1 — Plan général indiquant l'emplacement de l'aérodrome par rapport aux villes environnantes.

2 — Plan de l'aérodrome et de ses environs jusqu'à une distance de mille mètres à compter des limites de l'aérodrome et ce à une échelle de 1/1500.

3 — Mémoire indiquant l'utilisation prévue de l'aérodrome.

4 — Accord écrit du propriétaire du terrain pour l'utilisation du terrain comme aérodrome.

5 — Règlement d'utilisation de l'aérodrome.

Article 48. — Le Ministère des Travaux Publics fait une enquête technique et la transmet au conseil des ministres qui décide l'acceptation de la demande d'autorisation ou son refus, sans nécessité d'expliquer la décision de refus.

Le Conseil des Ministres décide à n'importe quel moment d'introduire les modifications qu'il jugera nécessaire

d'un aéronef, son commandant ou l'un de ses collaborateurs doit communiquer à la Direction de l'Aérodrome les causes ayant provoqué l'accident d'ou a pu découler la mort d'une personne, sa blessure, ou de graves dommages à l'aéronef.

Une enquête technique effectuée par une commission composée de spécialistes des questions aéronautiques nommée par le ministre des Travaux Publics a lieu immédiatement pour connaître les causes de l'accident et celle-ci indépendante de toute autre que ferait les autorités judiciaires.

Article 40. — Tout aéronef traversant les frontières libanaises doit atterrir sur les aérodromes douaniers de l'Etat et s'envoler de ces aérodromes pour sortir hors des frontières, à moins que cet aéronef ne soit autorisé à survoler le territoire libanais sans y atterrir.

Article 41. — Si un aéronef non autorisé est obligé d'atterrir sur le territoire libanais par suite d'un accident ou de mauvaises conditions atmosphériques ou de toutes autres raisons majeures, il doit atterrir sur le plus proche aérodrome douanier situé sur sa route.

Et si un aéronef, autorisé ou non, est obligé d'atterrir en dehors des aérodromes douaniers, son commandant doit informer la plus proche autorité locale ou douanière qu'il pourra atteindre. Dans les deux cas il devra fournir les preuves des causes qui l'ont forcé à atterrir. Il n'a pas le droit de continuer son voyage avant que les autorités n'examinent le registre de bord de l'aéronef et la déclaration des marchandises, s'il s'en trouve.

Article 42. — Si le commandant d'un aéronef est obligé d'atterrir sur une propriété privée, le propriétaire du terrain a le droit d'empêcher le départ de l'aéronef ou son enlèvement de sa propriété jusqu'à l'arrivée de la plus proche autorité locale, exécution de l'article 24.

Article 43. — Les aérodromes douaniers et les points de traversée des frontières sont fixés par un décret.

force majeure de survoler une ville ou un endroit habité ou un lieu de réunion publique comme les bains de mer, les hippodromes, les stades ou autres lieux semblables — si ce n'est à une hauteur telle qu'ils puissent toujours atterrir en dehors du lieu habité ou sur un aérodrome public, et ce, même en cas ou ses moyens de propulsion sont arrêtés. Dans ces cas la hauteur du vol doit être de 500 mètres pour les aéronefs à plusieurs moteurs et de 700 mètres pour les aéronefs à moteur unique.

Article 35. — Tout vol acrobatique, avec mouvements dangereux inutiles pour la bonne marche de l'aéronef est interdit au dessus des villes, des lieux habités, des lieux de réunion fréquentés par le public et au dessus des locaux réservés au public dans les aérodromes.

Article 36. — Toute parade aérienne à la vue de laquelle sera invité le public ne peut avoir lieu à n'importe quel endroit, sans autorisation spéciale du Ministre des Travaux Publics. Cette autorisation ne libérera pas les propriétaires des aéronefs et les organisateurs de ces manifestations de l'obligation de se conformer aux règlements relatifs aux réunions publiques.

DEUXIEME PARTIE
ATTERRISSAGE DES AERONEFS

Article 37. — Tous les aéronefs qui désirent atterrir sur le territoire libanais ou le traverser, doivent suivre les trajets fixés.

Article 38. — Les aéronefs ne peuvent atterrir que sur les aérodromes publics et sur les lieux spécialement aménagés d'une façon légale et ne peuvent s'envoler que de ces endroits sauf cas de force majeure. Les commandants des aéronefs doivent appliquer à leur arrivée ou à leur départ des aérodromes, les règlements généraux de la navigation aérienne et les règlements particuliers à l'aérodrome.

Article 39. — En cas d'atterrissage forcé ou d'accident

tionales organisées et leur exploitation nécessitent une autorisation préalable du Conseil des Ministres.

Article 30. — Les aéronefs n'ont pas le droit de survoler les propriétés privée d'une manière pouvant empêcher le propriétaire d'utiliser ses droits. Pour la sauvegarde de la sécurité générale, le Ministre des Travaux Publics désigne les lignes qu'il juge opportun que suivent les aéronefs dans leur trajet.

Article 31. — Le survol du territoire libanais peut être interdit pour raisons militaires ou pour raisons de sécurité publique les zones interdites seront délimitées par une décision du Conseil des Ministres sur proposition du Ministre de la Défense Nationale.

Dans les situations exceptionnelles peut être également interdit le survol de l'ensemble du territoire libanais ou d'une partie de ce territoire. Tout aéronef pénétrant dans une zone interdite doit atterrir, dès l'avertissement ou la mise en garde, sur le plus proche aérodrome situé en dehors de cette zone.

Article 32. — Si la loi martiale est instituée dans une région libanaise et que le survol de cette région est interdit, tout aéronef en contravention avec cette interdiction sera immédiatement saisi après son atterrissage sur n'importe quel point du territoire libanais, et tous les occupants de l'aéronef seront traduits devant les Tribunaux Militaires sous l'inculpation d'espionnage si le commandant de l'aéronef n'est pas en mesure d'exposer les raisons qui l'ont poussé à survoler la zone interdite.

Article 33. — Si un aéronef est aperçu en contravention avec les dispositions de la présente loi, il doit être averti par des coups de feu tirés en l'air. Il doit aussitôt ralentir son vol et descendre à une faible hauteur et atterrir sur le plus proche aérodrome, sinon il sera contraint à le faire par la force.

Article 34. — Il est interdit aux aéronefs, sauf cas de

permettre au juge de paix de la région d'arriver au lieu de l'accident et d'évaluer les dommages.

Le juge ordonne de déposer immédiatement à la caisse de la Trésorerie de l'Etat la contrevaleur du dommage et les frais évalués ainsi que les amendes en cas de contravention.

Au cas ou ces sommes ne sont pas déposées ou au cas ou une garantie de ces sommes n'est pas présentée, le juge ordonne la saisie de l'aéronef jusqu'à ce qu'une décision judiciaire définitive règle le fond du procès.

Article 25. — Le Ministère des Travaux Publics a le droit de faire une saisie conservatoire sur les aéronefs nationaux ou étrangers si ces aéronefs ne remplissent pas les conditions fixées dans la présente loi ou dans les décrets et arrêtés pris en exécution de cette loi ou si le commandant de ces aéronefs a commis une contravention à ces dispositions légales.

Article 26. — La réquisition d'un aéronef ne peut être ordonnée que dans les cas prévus par les lois et réglements en cours ou promulgués ultérieurement.

CHAPITRE III
LA NAVIGATION AERIENNE
PREMIERE PARTIE
LE DROIT DE NAVIGATION

Article 27. — Les aéronefs militaires étrangers n'ont le droit ni de survoler le territoire libanais ni d'y atterrir sans l'autorisation du Ministère des Travaux Publics donnée après l'accord du Ministre de la Défense Nationale et ce sauf les cas prévus par les accords et les traités internationaux.

Article 28. — Aucun aéronef étranger autre que militaire n'a le droit de survoler le territoire libanais à moins que ce droit de circulation ne lui soit acquis par un accord international ou qu'il ne détienne une autorisation spéciale ou provisoire accordée par le Ministre des Travaux Publics. Il sera traité de la même façon que le sont les aéronefs libanais sur le territoire du pays dont relève cet aéronef.

Article 29. — L'installation de lignes aériennes interna-

de son inscription au registre. Le contrat d'assurance peut contenir une clause d'assurance générale en cas de destruction partielle ou de dommage subi par l'aéronef.

Article 20. — Toute personne ayant acquis de bonne foi un droit de propriété sur un aéronef en se basant sur les inscriptions du registre, reste titulaire de ce droit.

TROISIEME PARTIE
LOCATION DES AERONEFS

Article 21. — En cas de location de l'aéronef pour plusieurs années consécutives ou pour une période déterminée, le commandant et les employés affectés à cet aéronef resteront sous la direction du propriétaire sauf accord contraire. Cet accord ne peut avoir lieu sans l'autorisation du Ministère des Travaux Publics.

Article 22. — Le propriétaire d'un aéronef loué demeure responsable des obligations légales et solidairement responsable avec le locataire pour toute contravention à ces obligations. Toutefois si le contrat de location est enregistré et si le locataire remplit les conditions légales pour s'approprier un aéronef libanais, le locataire sera en sa qualité d'exploitant de l'aéronef seul responsable des obligations légales et contraventions à ces obligations.

QUATRIEME PARTIE
SAISIE DES AERONEFS

Article 23. — La saisie conservatoire ou la saisie exécutoire des aéronefs ainsi que leur vente obligatoire seront faites conformément aux règles établies dans le code de procédure civile sauf dans les cas exceptionnels prévus dans les traités et les accords internationaux des aéronefs.

Article 24. — En cas de dommages occasionnés au sol par suite d'un accident survenu à un aéronef étranger ou à un aéronef libanais dont le propriétaire réside à l'étranger ou en cas de contravention par un étranger des dispositions de la présente loi, les autorités administratives et les fonctionnaires désignés à l'article 63 peuvent appeler les forces de sécurité pour maintenir l'aéronef durant 72 heures afin de

tiendront l'autorisation prévue à l'article 2 mais ne peuvent être autorisés à quitter les frontières libanaises. Ils obéiront aux lois relatives à la navigation aérienne et aux conditions d'immatriculation.

Article 15. — Tous les aéronefs libanais seront immatriculés au registre spécial prévu à l'article 10 et tous les aéronefs étrangers seront immatriculés au registre spécial prévu à l'article précédent.

Dans le registre sera inscrit le nom du propriétaire de l'aéronef et son domicile, la nature, le nom et le N° d'ordre de l'aéronef ainsi que tous droits spécifiques et contrats de location en vigueur relativement à cet aéronef.

Les droits et contrats n'auront d'effet à l'égard des tiers qu'à dater de l'inscription au registre.

Article 16. — La demande d'immatriculation est présentée à la Direction des Communications du Ministère des Travaux Publics qui lui indique un matricule et lui délivre un certificat dans ce sens.

Article 17. — Les aéronefs sont des biens meubles en ce qui concerne l'application des lois et réglements applicables au Liban. Toutefois le transfert de propriété de l'aéronef n'est définitif qu'après contrat qui n'aura d'effet entre les parties et à l'égard des tiers qu'après son inscription au registre d'immatriculation que toute personne pourra consulter.

Article 18. — Le transfert de la propriété de l'aéronef par héritage, par contrat ou par tout autre moyen d'appropriation, doit être inscrit au registre, de même doit être inscrit tout jugement de transfert de propriété de l'aéronef ou de preuve de propriété, et ce, à la demande du nouveau propriétaire.

Le transfert de propriété n'a d'effet qu'à dater de son enregistrement au registre.

Article 19. — L'aéronef immatriculé doit être assuré, mais le contrat d'assurance n'a d'effet qu'à partir de la date

1) Dans une société collective, tous les associés doivent être libanais.

2) Dans une société commanditée, tous les associés responsables doivent être libanais.

3) Dans une société anonyme, la société doit être libanaise et le Président du Conseil d'Administration et la majorité des membres du conseil doivent être des libanais.

Article 11. — Tout aeronef immatriculé au Liban doit avoir :

1° — les lettres en caractères latins qui spécifient sa nationalité libanaise.

2°. — le numéro du matricule delivré par le Ministère des Travaux Publics.

Tout aeronef non enregistré au Liban et n'ayant pas les dits matricules est considéré comme étranger.

Article 12. — L'aeronef Libanais perdra sa nationalité et est rayé des registres d'immatriculation dans les conditions suivantes :

a) Si les conditions prévues dans les articles précédents ne sont pas remplis.

b) si le propriétaire de l'aeronef a changé sa nationalité ou si l'aeronef a été vendu à un étranger.

c) si l'aeronef a été enregistré dans un état étranger.

d) si l'aeronef est détruit ou perdu ou n'est plus utilisable.

Article 13. — Tout propriétaire d'aeronef doit informer le Ministère des Travaux Publics de tout changement mentionné dans l'article précédent en remettant son certificat d'immatriculation. Ce changement n'aura aucun effet à l'égard des tiers avant l'annulation du No Matricule de l'aeronef du registre prévu.

Article 14. — Il est permis aux étrangers résidant au Liban d'immatriculer leurs aeronefs d'une façon spéciale dans un registre affecté aux avions étrangers si ces aéronefs ne sont pas immatriculés dans un autre Etat et ceci en vue de les utiliser sur le territoire libanais. Ces aeronefs ob-

vices publics (Douanes — Police — Gendarmerie — Service de Santé etc...) sont considérés comme aéronefs civils de l'Etat.

II. Les aéronefs civils sont classés en deux catégories : Aéronefs commerciaux et aéronefs privés.

a) Tout aéronef utilisé contre rémunération au transport des marchandises, passagers et courrier est considéré comme aéronef commercial.

b) Tout aéronef appartenant à une personne ou à une institution et qui n'est affecté à aucun commerce est considéré comme aéronef privé.

Article 5. — Le Ministre des Travaux Publics affecte à chaque aéronef une immatriculation pour le distinguer d'un autre.

Article 6. — Seront appliqués les réglements relatifs à chaque catégorie d'aéronefs, tels que fixés dans la présente loi et dans les décrets et arrêtés pris en exécution de cette loi ou tels que fixés dans les conventions internationales.

DEUXIEME PARTIE
NATIONALITE DE L'AERONEF-PROPRIETE. IMMATRICULATION

Article 7. — Les aeronefs seront classés d'après leur nationalité : Aeronefs nationaux et aeronefs étrangers.

Article 8. — Tout aeronef doit avoir une nationalité et ne peut en avoir qu'une seule.

Article 9. — Tout aeronef immatriculé au Liban est considéré comme aeronef libanais.

Article 10. — La Direction des Communications du Ministère des Travaux Publics tiendra un registre ou seront immatriculés les aeronefs.

Ne seront immatriculés que les aeronefs non immatriculés dans un autre Etat et possedés en totalité par des libanais ou par une société remplissant les conditions suivantes :

LOI SUR L'AVIATION
AU LIBAN
DU 11 JANVIER 1949.

La Chambre des Députés a voté

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I
LE TERRITOIRE AERIEN

Article 1. — L'état a la souveraineté entière et exclusive sur son territoire aérien qui comprend l'espace atmosphérique qui se situe au dessus de son territoire terrestre et maritime.

Article 2. — Aucun aéronef ne pourra survoler le territoire libanais ou y atterrir sans en avoir préalablement reçu l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et sans que ce droit de survol du territoire libanais ne soit reconnu par un accord entre le Liban et le pays dont l'aéronef possède la nationalité.

CHAPITRE II
LES AERONEFS
PREMIERE PARTIE
NATURE DES AERONEFS

Article 3. — Est considéré aéronef pour l'application de la présente loi tout appareil pouvant voler et naviguer en l'air, y compris les ballons captifs ou libres et les dirigeables de toutes catégories.

Article 4. — Les aéronefs sont en deux catégories : aéronefs d'Etat et aéronefs civils.

I. Les aéronefs d'Etat sont en deux catégories :

Aéronefs militaires et Aéronefs civils.

a) Les aéronefs militaires affectés à l'armée pour la Défense Nationale et immatriculés sont considérés comme aéronefs militaires.

b) Les aéronefs civils de l'Etat affectés aux autres ser-

DATE DUE