

مرسوم رقم ٣١٣٩

إحالة مشروع قانون الى مجلس النواب يرمي الى الإجازة للحكومة اللبنانية إبرام اتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي

إن رئيس الجمهورية
بناء على الدستور لا سيما المادتين ٥٢ و ٦٥ منه،
بناء على إقتراح وزير الأشغال العامة والنقل ووزير الخارجية والمغتربين،
وبعد موافقة مجلس الوزراء بتاريخ ٣٠/٤/٢٠٢٦،

يرسم ما يأتي:

المادة الأولى: يحال إلى مجلس النواب مشروع قانون يرمي إلى الإجازة للحكومة اللبنانية إبرام اتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي الموقع في ابيدجان بتاريخ ٢٤ نيسان ٢٠٢٥، والمرفق ربطاً .
المادة الثانية: إن رئيس مجلس الوزراء مكلف تنفيذ هذا المرسوم.

بعهدا في ٢٦ أيار ٢٠٢٦
الامضاء: جوزاف عون

صدر عن رئيس الجمهورية
رئيس مجلس الوزراء
الامضاء: نواف سلام

وزير المالية
الامضاء: ياسين جابر

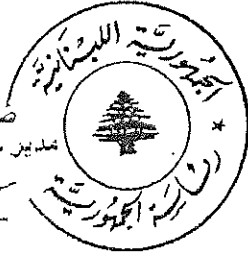
وزير الخارجية والمغتربين
الامضاء: يوسف رجي

وزير الأشغال العامة والنقل
الامضاء: فايز رسامني

وزير العدل
الامضاء: عادل نصار

صورة طبق الأصل
مدير شام رئاسة الجمهورية

أنطوان شقير



مشروع قانون
يرمي إلى الإجازة للحكومة اللبنانية إبرام إتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية
ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي

المادة الأولى: أجازت للحكومة إبرام الإتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي، الموقع في أبيدجان بتاريخ ٢٤ نيسان ٢٠٢٥.

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



١٠١
٢٧
٢١

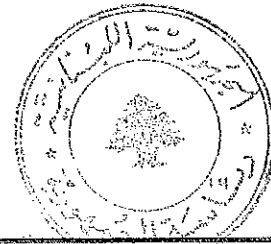
التفاهي

بين

حكومة الجمهورية اللبنانية

وحكومة جمهورية ساحل العاج

حول خدمات النقل الجوي



الطيران

المادة الأولى: أختصاراً

المادة الثانية: منح الحقوق

المادة الثالثة: الترخيص والترخيص لمؤسسات النقل الجوي

المادة الرابعة: إلغاء وسحب ترخيص التشغيل

المادة الخامسة: المبادئ التي ترضى تشغيل الخدمات المثلث عليها

المادة السادسة: المتابعة الجوية

المادة السابعة: تطبيق القوانين والأنظمة

المادة الثامنة: معدات وخصم سلامة الطيران والكفاءة الجوية

المادة التاسعة: علامة الطيران

المادة العاشرة: أمن الطيران

المادة الحادية عشرة: رسوم الاستخدام

المادة الثانية عشرة: الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

المادة الثالثة عشرة: النشاطات التجارية

المادة الرابعة عشرة: اتفاقيات التعاون التجارية

المادة الخامسة عشرة: تحويل فائض الإيرادات

المادة السادسة عشرة: خدمات المساعدة أثناء التوقف

المادة السابعة عشرة: التعريفات

المادة الثامنة عشرة: الموافقة على برامج التشغيل

المادة التاسعة عشرة: المرور العابر

المادة العشرون: تبادل الإحصاءات

المادة الحادية والعشرون: المعابر والتحويلات

المادة الثانية والعشرون: تسوية النزاعات

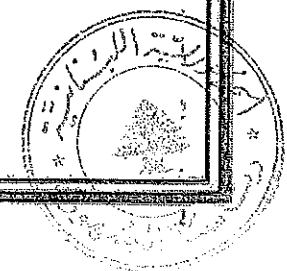
المادة الثالثة والعشرون: للتطبيق مع الاتفاقيات متعددة الأطراف

المادة الرابعة والعشرون: لنقض الاتفاق

المادة الخامسة والعشرون: التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

المادة السادسة والعشرون: الخول غير التلقائي

المادة السابعة والعشرون: جدول الطرق



التهاجة

إن حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج (المشار إليهما في ما يلي بـ «الطرفين المتعاملين») باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في مدينة شيكاغو بتاريخ ٧ كانون الأول ١٩٤٤

ورغبة مناهما في تأمين أعلى مستوى من السلامة والأمان في النقل الجوي الدولي، وتأكيداً على قلقهما العميق في ما يتعلق بالأصول والتعهدات الموجبة ضد أمن الطائرات التي تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤكد ملاباً على استعاري النقل الجوي وتفرض ثقة الجمهور بسلامة الطيران المدني، قد اتفقتا على ما يلي:

المادة ١

التعريف

لأغراض هذا الاتفاق، وما لم يقرر خلاف ذلك:

أ. تعني عبارة «المعاهدة» معاهدة الطيران المدني الدولي، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو بتاريخ السابع من شهر كانون الأول ١٩٤٤ وتشتمل على ملاحق إجتهاد بموجب المادة ٩٠ منها وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة يدخل حيز التنفيذ بموجب المادتين ٩٠ و ٩٤ من المعاهدة بقدر ما يكون كلا الطرفين المتعاملين قد أقر هذا الملاحق والتعديلات؛

ب. تعني عبارة «سلطات الطيران» فيما يخص الجمهورية اللبنانية، وزارة الأشغال العامة والنقل المصرية العامة للطيران المدني، وفيما يخص جمهورية ساحل العاج، الهيئة الوطنية للطيران المدني، وفي الحالتين، أي شخص أو هيئة مخولة ممارسة المهام التي تمارسها حالياً السلطات المذكورة أو هيئات مماثلة؛

ج. تعني عبارة «مؤسسة النقل الجوي المعنية» مؤسسة النقل الجوي التي يجري تعيينها وفقاً لأحكام المادة ٣ من هذا الاتفاق؛

د. تعني عبارة «الأراضي» المعنى المحدد في المادة ٢ من المعاهدة؛

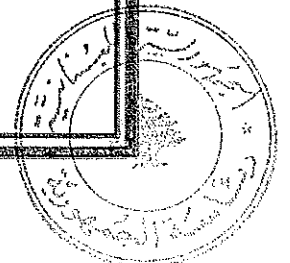
هـ. تعني عبارة «الخدمات الجوية»، «الخدمات الجوية الدولية»، «مؤسسة النقل الجوي»، و «توكليف لأغراض غير تجارية» المعنى المقصود بكل منها في المادة ٩٦ من المعاهدة؛

و. تعني عبارة «الطرق المحيطة» الطرق الواردة في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق؛

ز. تعني عبارة «الخدمات المتعلق عليها» خدمات النقل الجوي المنتظمة، من أجل نقل الركاب والبضائع والبريد والرسائل، على نحو منفصل أو مختلط، والتي تقدم مقابل بدل على الطرق المحددة؛

ح. تعني عبارة «التعريفات» الأسعار التي ترضها مؤسسات النقل الجوي، بصورة مباشرة أو من خلال وكلائها، مقابل نقل الركاب والبضائع والرسائل، كما والشروط التي تحكم تطبيق تلك الأسعار، بما في ذلك أجور وشروط الركاب فيما حد اجور وشروط نقل البريد؛

ط. تعني عبارة «برسوم الإستخدام» الأجزاء التي تفرض من قبل السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي مقابل إتاحة استعمال المطارات ومرافق الملاحة الجوية من قبل الطائرات أو طواقمها أو ركابها أو حمولتها؛



ي تعني عبارة «الاتفاق» هذا الاتفاق وملحقه أو ملاحقه، وأي تعديلات على الاتفاق وملاحقه يتفق عليها وفقاً لأحكام المادة ٢١ من هذا الاتفاق؛

٢. يشكل الملحق أو الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق وأي إشارة إلى هذا الاتفاق تشمل كذلك ملحقته (ملاحقه)، ما لم يتفق على ذلك بشكل صريح.

المادة ٢

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية في ما يخص خدمات النقل الجوي الدولية المنتظمة أو غير المنتظمة التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر:

أ. حق الطيران عبر أراضيها دون التهيؤ فيها؛

ب. الحق في التوقف في أراضيها لأغراض غير تجارية.

٢. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق يفرض إقامة وتشغيل خدمات جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة. وفي إطار تشغيل خدمة متفق عليها على الطرق المحددة، تتمتع شركات النقل الجوي المعيّنة من قبل كل من الطرفين، بالإسالة إلى الحقوق المحددة في الفقرة (١) من هذه المادة، بحق التوقف في أراضي الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة على هذه الطرق لأخذ وإزالة الركاب والبضائع بما في ذلك البريد، من أي أراضي الطرف المتعاقد الأول، بشكل منفصل أو مشترك.

٣. لا يجوز تفسير أي من أحكام هذا الاتفاق على أنه يُعطي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تنقل الركاب وأمتعتهم أو البضائع بما في ذلك البريد، لتغيير الجو أو بموجب عقد إيجار، من نقطة ضمن أراضي الطرف الآخر إلى نقطة أخرى داخل أراضي ذلك الطرف.

المادة ٣

التعيين والترخيص لمؤسسات النقل الجوي

١. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المخططة عليها بموجب هذا الاتفاق، وأن يصحب أو يُبدل مثل هذا التعيين. يكون هذا التعيين موضوع إشعار خطي بين سلطات الطيران لدى الطرفين يُرسل عبر القنوات الدبلوماسية.

٢. يقوم الطرف المتعاقد عند استلام كتاب التعيين والطلب المقدم من شركة النقل الجوي المعيّنة، بالشكل والصيغة المطلوبين للحصول على ترخيص التشغيل، بمنح مؤسسة النقل الجوي المعيّنة ترخيص التشغيل اللازم بدون تأخير يُذكر مع مراعاة الشروط التالية:

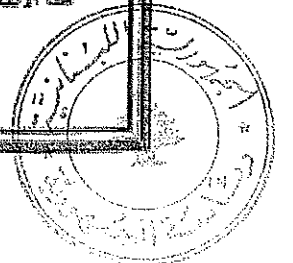
أ) أن يكون المركز الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي في أراضي الطرف المتعاقد الذي عينها؛

ب) أن يمارس ويحافظ على الإشراف الفعلي على المؤسسة الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج) أن يلتزم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي بأحكام المادة (٩) (سلامة الطيران) والمادة (١٠) (لن الطيران) من هذا الاتفاق؛

د) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعيّنة مؤهلة لتنفيذ الشروط الأخرى المتضمنة عليها في القوانين والأنظمة التي يطبقها الطرف المتعاقد الذي يدرس طلب التعيين على تشغيل الخدمات الجوية الدولية.

٣. عند استلام ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة (٢)، يجوز لمؤسسة النقل الجوي أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها والتي عينت على أساسها، بشرط أن يكون الممر الذي وضع وفقاً لأحكام المادة ١٧ من هذا الاتفاق ساري المفعول.



المادة ٤

إلغاء وسحب تراخيص التشغيل

١. يحق لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين رفض، أو سحب، أو تعليق أو تعليق تراخيص التشغيل المنصوص عليها في المادة ٣ (التعيين والفرخيص لمؤسسات النقل الجوي) بصورة مؤقتة أو دائمة في الحالات التالية:
 - (أ) ليس لديها ما يكفي من مقر العمل الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي المعطلة موجود في أراضي الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة.
 - (ب) ليس لديها ما يكفي من الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي لديه السيطرة الفعلية عليها.
 - (ج) عدم التزام الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي بأحكام المادة (٩) (سلامة الطيران) أو المادة (١٠) (لبن الطيران) من هذا الاتفاق.
 - (د) عندما تكون مؤسسة النقل الجوي غير مؤهلة لتطبيق الشروط الأخرى التي تلصق عليها القوانين والأنظمة التي تطبقها عدة الطرف المتعاقد الذي اعتمد الترخيص على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي.
٢. ما لم يكن اتخاذ إجراءات قسرية ضرورياً لمنع وقوع مخالفات أخرى للقوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه أو ما لم تعرض سلامة الطيران أو أمن الطيران لتأثير بموجب أحكام المادة (٩) (سلامة الطيران) و(١٠) (لبن الطيران)، فإن ممارسة الحق المشار إليه في الفترة الأولى من هذه المادة يجري فقط بعد تشاور سلطات الطيران فيما بينها وفقاً للمادة (٢١) (المشاورات والتعليق) من هذا الاتفاق.

المادة ٥

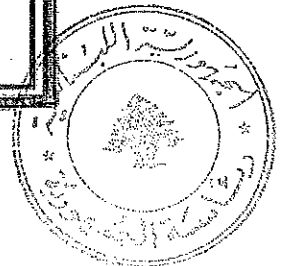
المبادئ التي ترضى تشغيل الخدمات المتفق عليها

١. يرضى كل من الطرفين المتعاقدين على أن تتلخص مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل منهما بفرص تقيس عدالة ومتساوية من أجل توفير الخدمات الجوية المتفق عليها التي يرضاها هذا الاتفاق ويكفل كل من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية بتشغيل خدماتها ضمن شروط تسمح باحترام هذا المبدأ وتتخذ إجراءات من أجل ضمان احترام هذه المبادئ عند الحاجة.
٢. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يحدد من جانب واحد وفقاً لمتطلبات السوق، من سعة أو عدد الرحلات أو طراز الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر في إطار توفير خدماتها على الطرق المحددة في الملحق للمرفق بهذا الاتفاق، وفي حالة اعتبر أحد الطرفين المتعاقدين أن تشغيل الخط الجوي المقترح أو الذي تؤمده مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر يؤثر بشكل غير ملائم على الخدمات المتفق عليها التي توفرها مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة له، بإمكانه طلب مشاورات تطبيقاً للمادة ٢١ (المشاورات والتعليقات) من هذا الاتفاق.

المادة ٦

المتابعة الطويلة

١. يقر الطرفان المتعاقدان بأن هدفهما المشترك هو التمتع ببيئة تنافسية وازدهار ورفاهية وعادلة ومتساوية معاً تسمح لمؤسسات النقل الجوي لدى الطرفين من التناقص في تشغيل الخدمات الجوية على الطرق المحددة.
٢. يُلغى كل من الطرفين المتعاقدين جميع أشكال التمييز والممارسات غير الشريفة التي قد تمنع مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر من إمكانية الحصول في منافسة شريفة وعادلة من أجل توفير خدمات النقل الجوي.



المادة ٧

تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- تطبق القوانين والأنظمة وإجراءات طرف المتعاقد المتعلّقة بالدخول إلى أراضيها والخروج منها في ما يخص الطائرات التي توفر خدمات جوية دولية أو المتعلّقة بتشغيل وطيران الطائرات على طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف الآخر كما على طائرات الطرف المذكور لدى دخول هذه الطائرات إلى أراضيها أو الخروج منها أو لدى مكوث هذه الطائرات في أراضي الطرف المتعاقد الأول.
- 2- إن القوانين والأنظمة طرف المتعاقد المتعلّقة بالدخول إلى أراضيها ومكوثها في ما يخص الركاب ولصحتهم وطواقم الطائرات والشحن على متن الطائرات تطبق على الركاب والأمتعة والطرانيم والشحن المذكورين بالنسبة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، أو باسمها، وذلك لدى الدخول إلى أراضي طرف متعاقد أو الخروج منها.
- 3- إن القوانين والأنظمة المشار إليها في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة هي تسمى بالمطبقة على الطائرات الوطنية التي توفر خدمات جوية دولية مماثلة كما على الركاب والأمتعة والطرانيم والشحن والبريد الذين تنقلهم هذه الطائرات.

المادة ٨

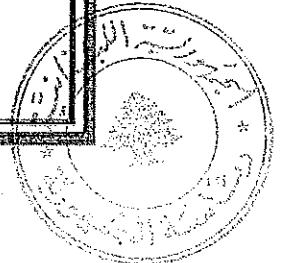
شهادات وريخص صلاحية الطيران والكفاءة الجوية

- 1- يعتمد كل من الطرفين المتعاقدين شهادات الصلاحية وشهادات الجدارة الجوية والريخص الصادرة أو التي أصدرت وفقاً لقوانين طرف متعاقد من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المتحددة، بشرط أن تكون تلك الشهادات والريخص قد تم إصدارها أو اعتمادها وفقاً لمعايير تحادل على الأقل المتطلبات التي يمكن أن يُحدد تطبيقاً للمعايير.
- 2- غير أنه يحق لكل طرف رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والريخص الممنوحة أو عليها من قبل الطرف الآخر بالنسبة للحالات التي تم ضمن التليم.

المادة 9

صلاحية الطيران

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال مرتبط بالسلامة وأطقم الطائرات والطائرات وتشغيلها، ويجب أن تمتد هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- 2- إذا تبيّن لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يفرض أو لا يطبق بشكل فعال في العمليات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة معايير سلامة تحادل على الأقل القواعد التشغيلية الدنيا التي صدرت في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يُبلغ الطرف المتعاقد الأول الطرف المتعاقد الآخر بهذا الناتج ويقوم الطرف المتعاقد الآخر حينئذٍ باتخاذ الإجراء التصديحي الملائم وفي حال فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال فترة معقولة، وفي جميع الأحوال في غضون خمسة عشر (١٥) يوماً أو أي مدة أطول يُتفق عليها، في الإمكان لتطبيق المادة ٤ من هذا الاتفاق.
- 3- دون المساس بالموجبات التي تفرضها المادة ٢٣ من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تُشغلها أو تُجرى بها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يمكن أنشاء وجودها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، إن توضع للخص من قبل متدربين محليين من الطرف الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتطابق من صحة المستندات اللازمة والريخص الخاصة بالطيار.



و الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتهما (يسمى هذا القسم في هذا الإتفاق بـ: تفتيش عاجل)؛ شريطة أن لا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

ب- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

- أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاينة؛ أو
- ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق للفعل لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاينة؛

تكون الطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة ٢٢ من المعاهدة، حرة الإستنتاج بلز المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو ترخيص تلك الطائرة أو طاقمها، أو المتطلبات التي تشكل بموجبها تلك الطائرة، لا تعسري أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة وفقاً للمعاهدة.

٥- في حال رفض مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغيلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (٣) أعلاه، تكون الطرف المتعاقد الآخر حرة الإستقلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) أعلاه، والتوصل إلى الإستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

٦- يحتفظ كل طرف بمعاقبة بحق تطيق أو تعديل ترخيص تشغيل مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف الآخر، فوراً، في حال تروصل للطرف المتعاقد الأول، سواء بنتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو التشاور أو غير ذلك، إن أخلا تباير فورية أمر جبروري لسلامة تشغيل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي.

٧- يتوقف العمل بأي تدابير يتخذها أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرتين (٢) أو (٦) أعلاه عند زوال الأسباب التي دفعت لاتخاذها.

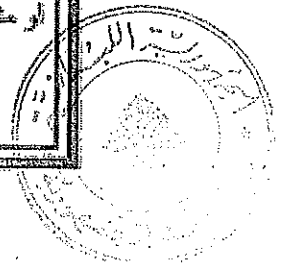
المادة ١١

أمن الطيران

١- يؤكد الطرفان المتعاقدان، بما يتماشى مع حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أعمال التخلف غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الإتفاق. وبدون الحد من عبودية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه التحديد وفقاً لأحكام الإتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ أيلول ١٩٦٣، واتفاقية منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون الأول عام ١٩٧٠، واتفاقية منع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ أيلول ١٩٧٦، وبروتوكول مكافحة أعمال العنف غير المشروعة على الطائرات الموجهة لخدمات الطيران المدني الدولي، المصمم لمعالجة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران التي عرضت للتوقيع في مونتريال بتاريخ ٢٤ شباط ١٩٨٨، ومعاهدة وضع العلامات المميزة للمتجسس البلاستيكية بترخيص التصرف عليها، الموقعة في مونتريال بتاريخ ١ آذار ١٩٩٦، وكذلك أي اتفاقية دولية أخرى ترعى أمن الطيران المدني وتكون ملزمة للطرفين.

٢- يقوم الطرفان، على الطلب، بتنظيم المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع الأعمال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات ورؤسائها وطاقمها والمطارات ومشتات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر على أمن الطيران المدني.

٣- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتعاقلة، مراعاة أحكام أمن الطيران المدني والمعسكرات الثلاثة الموصى بها المخصصة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمهيئة كمنهج للمعاينة إلى الحد الذي تطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين؛ إضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لبيهما أو مشغلي الطائرات الذين لهم مقر عمل رئيسي أو محل إقامة دائم في أراضيهم، وكذلك مشغلي المطارات التي



أرضيهما، التفتك بالحكام أمن الطيران هذه إلى الحد الذي تطبق فيه عليهما، وبالتالي، يُعلم كل طرف المتعاقد الطرفين الآخر عن أي اختلافات بين الأنظمة والممارسات الرطوية والمعايير المتعلقة بأمن الطيران الواردة في الملاحق المذكورة أعلاه، ويجوز لكل من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات ثنائية مع الطرف المتعاقد الآخر لبحث هذه الاختلافات بهدف التوفيق بينها، المادة ٢١ من هذا الاتفاق.

٤. يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات السبعين التفتك بالحكام أمن الطيران بما يتسجم مع التفهيم المطبق في الدولة المعنية، وذلك للدخول إلى أراضي هذا الطرف الآخر ومغادرتها أو إقائه بالكرت فوراً، وبغرض على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المنبثقة في أرضيه بشكل كامل لحماية الطائرات والتفويض للركاب والطائفة والإمتعة اليدوية والحقائب والبضائع وموزن الطائرات، وكذلك قبل إقائه المسود إلى الطائرة أو تحميلها، كذلك على كل طرف التعامل بجدانية مع أي طلب يتلقاه من الطرف الآخر لاتخاذ أي إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

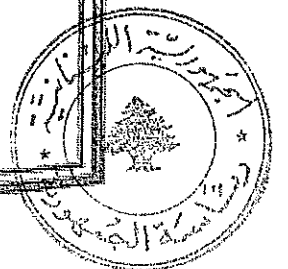
٥. في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث إستولاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة موجهة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو منشآت الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عبر تسييل الاتصالات وغيرها من الإجراءات المناسبة المناسبة التي تهدف إلى وضع حد سريع وأمن لتلك الحادث أو التهديد.

٦. عندما تكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة لتفهمه للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بالحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران الذي هذا الطرف أن تطلب إجراء مشاورات ثنائية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. ودون المساس بالحكام المادة ٤ من هذا الاتفاق، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرضي حول المسائل المطروحة خلال خمسة عشرة (١٥) يوماً من تاريخ مثل هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل سبباً لتعليق الحقوق المنوطة إلى الطرفين المتعاقدين بموجب هذا الاتفاق. ويجوز في الحالات الطارئة الناشئة عن تهديد مباشر وإستثنائي على أمن الركاب والطاقم والطائرة التابعة لطرف متعاقد، وفي حال لم يلتزم الطرف الآخر بالسويجيات المتعلقة على طبقه بموجب التفهيم ٤ و٥ من هذه المادة، يجوز للطرف المعني أن يتخذ فوراً وبشكل مؤقت، إجراءات الحماية المناسبة ليرد هذا التهديد، ويجب عقب أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حل قيام الطرف الآخر بالتفتك بالحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة ١١

رسوم الإستخدام

١. يجب أن تكون رسوم الإستخدام التي يمكن أن تفرضها السلطات أو الهيئات المختصة لأحد الطرفين المتعاقدين على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر مقابل استخدام منشآت الملاحة وخدمات المطارات ومنشآت السلامة والأمن وخدمات الملاحة الجوية وخدمات الطيران الأخرى التي تسيطر عليها، حافلة ومعقولة وغير تمييزية وأن توزع بشكل منصف بين مختلف أنواع المستخدمين، لا يجوز أن تعفى هذه الرسوم تلك التي تُستوفى مقابل استخدام الخدمات والمنشآت المذكورة من قبل مؤسسة نقل جوي تشمل خدمات مماثلة.
٢. يمكن الرسوم المشار إليها أعلاه، ولكن لا تتجاوز، حصة حاملة من التكلفة الإجمالية المتكبدة لإكحلة استخدام مرافق وخدمات المطارات، وكذلك خدمات ومنشآت السلامة والأمن وخدمات الملاحة الجوية، يجري توفير التجهيزات والخدمات التي تُستوفى رسوم لقاء الألتفاع عليها على أساس الكفاية والتكلفة الناتجة. تبلغ السلطات أو الهيئات المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بأي مشروع تحليل جوهري لهذه الرسوم، ويتعي أن يتم التخليع ضمن فترة زمنية معقولة تتفق دعول التعديل المذكور حتى التنفيذ. كما يشجع الطرفان التشاريع بين السلطات أو الهيئات المختصة على أرضيهما وبين مؤسسات النقل الجوي التي تتلقى من الخدمات والتجهيزات وذلك عند زيادة هذه الرسوم.

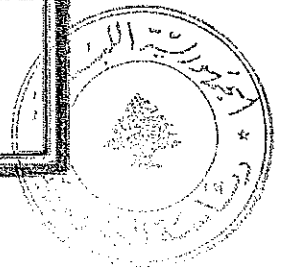


الإعلاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

- ١- تُعفى الطائرات التي تستخدمها في النقل الدولي مؤسسة النقل الجوي المعيّنة التابعة لطرف المتعاقد لدى وصولها إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر، وكذلك تجهيزاتها الصالحة والوقود والزيوت والتشحيم وموّن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتلفزيونات والكاميرات) وعلى أساس قاعدة المعاملة بالمثل، من جميع الرسوم الجمركية بما في ذلك رسوم الحد الأدنى، وتكاليف التخصيص، والرسوم والأعيان الأخرى المعفاهة شرط أن تبقى هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة إلى حين إعادة تصديرها.
- ٢- كما تُعفى من الرسوم والأعيان المتماثل إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، ما عدا الإقناعات والرسوم المرتبطة بكتابة الكمائن المتكتمة، وعلى أساس قاعدة المعاملة بالمثل:
 - أ) موّن الطائرة أيا كان منشؤها التي جرى التزويد بها في أراضي طرف متعاقد بالتكميات المصدقة من قبل سلطات الطرف المتعاقد المعني والمخولة على متن الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف الآخر والتي تشمل خدمات جوية دولية.
 - ب) قطع الغيار التي أخذت إلى أراضي أحد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو تسليح طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف الآخر والتي تشمل خدمات جوية دولية، شرط إما إعادة تصدير قطع الغيار غير المستخدمة إلى بلد المصدر، وإما تصدير الرسوم الجمركية المرتبطة بهذه القطع من أجل إبقائها في المطار؛
 - ج) الوقود وزيوت التشحيم المعدة لتزويد طائرة تابعة لشركة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف الآخر تشمل خصصت جوية دولية بالوقود والزيوت وإن كانت هذه الإمدادات مستخدمة على جزء من الرحلة منيّم فوق أراضي الطرف المتعاقد الذي دخلت في أرضه.
- ٣- لا يجوز تفريغ التجهيزات المعفية وكذلك البضائع والموثوق العرجونة على متن الطائرات المعفاهة لطرف متعاقد في أراضي الطرف المتعاقد الآخر من دون موافقة سلطات الجمارك لديه. وفي مثل هذه الحالة، بالإمكان وضع التجهيزات والموثوق المذكورة تحت إشراف سلطات الجمارك إلى حين إعادة تصديرها أو إلى حين التصريح عنها.

النشاطات التجارية

- ١- يسمح لمؤسسة مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لأي من الطرفين أن تزجس، على قاعدة المعاملة بالمثل، مكاتب لها في أراضي طرف المتعاقد الآخر للترويج لخدمات النقل الجوي وبيع التذاكر.
- ٢- يسمح لمؤسسة مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، على قاعدة المعاملة بالمثل، الحق في أن تحضر وتشتري في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، موظفي جهازها الإداري والتشغيلي وجهاز المبيعات وأي موظفين آخرين متخصصين لازمين لتقييم خدمات النقل الجوي.
- ٣- يحق كل من الطرفين المتعاقدين موظفي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر، على أساس قاعدة المعاملة بالمثل، الترخيص بالدخول في أراضي الطرف المتعاقد الآخر والمناطق المرتبطة بتشغيل الطائرات، والمطارات، ومناطق الركاب والشحن الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر.
- ٤- يسمح كل من الطرفين المتعاقدين، على أساس قاعدة المعاملة بالمثل، لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تحضر وأن تشتري في أراضيها، خلال فترات وجيزة لا تتجاوز تسعين (٩٠) يوماً، الموظفين الإضافيين الذين يحتاجهم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المذكورة التابعة للطرف المتعاقد الآخر من أجل نشاطها أو نشاطاتها.
- ٥- وكفل الطرفين المتعاقدين أن يكتمن الركاب، أيا كانت جنسياتهم، من شراء تذاكر السفر من مؤسسة النقل الجوي التي يخطرونها، بالمعنى المحلية أو أي عملة قابلة للتحويل الحر المعتمدة من قبل المؤسسة المعنية، تطبيق هذه المبادئ كذلك على نقل البضائع.
- ٦- يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لطرف متعاقد، على أساس قاعدة المعاملة بالمثل، أن تبيع تذاكر نقل الركاب ونقل البضائع، بالمعنى المحلية أو عملة قابلة للتحويل الحر، في مكاتبها أو بواسطة وكلاء معتمدين



من اختيارها، كما يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الممثلة لأحد الطرفين فتح والاحتفاظ بحسابات مصرفية
إسمية بعملية إحداهما أو بأي عملة أخرى قابلة للتحويل العرن، وذلك وفقاً لما قرأه متسهماً.

المادة ١٤

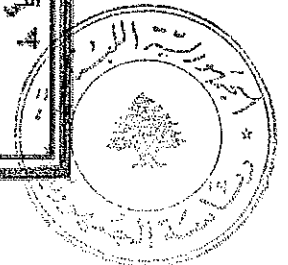
اتفاقيات التعاون التجارية

١. لأغراض استثمار الخدمات الجوية المثقطة طيها، يجوز لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد
الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقيات تعاون تجارية، ولا سيما اتفاقيات حبل السعة، وتقسيم الرموز، والتأجير أو أي عقد
استثمار مشترك وذلك:
(أ) مع مؤسسة أو عدة مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين؛
- (ب) مع مؤسسة أو عدة مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد تلك.
٢. يجب أن تتوفر لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية في إطار اتفاقيات التعاون التجارية هذه،
التراخيص المناسبة وحقوق النقل ذات الصلة بما فيها تلك المرتبطة بالطرق والسعة، كما يجب أن تفي هذه المؤسسات
بالشعائر التي تُطبق عادة على هذه الاتفاقيات.
٣. يجب أن تتوفر لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يجري التعاقد معها، في إطار اتفاقيات التعاون
التجارية هذه، التراخيص المناسبة وحقوق النقل ذات الصلة بما فيها تلك المرتبطة بالطرق والسعة، كما يجب أن تفي
هذه المؤسسات بالشعائر التي تُطبق عادة على هذه الاتفاقيات.
٤. إن السعة الإجمالية المتكاملة بالخدمات الجوية التي سيجري تأمينها في إطار اتفاقيات التعاون التجاري المعنية
يجري اجتيازها من ضمن رزمة السعة الخاصة بالطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية.
ولا تُخصب السعة المتكاملة بالخدمات الجوية التي تؤمنها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي في إطار اتفاقيات التعاون
التجاري المذكورة من ضمن رزمة الخدمات الجوية للطرف المتعاقد الذي عين هذه المؤسسات.
٥. يجوز لسلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين التطلب نوس فقط من مؤسسة أو مؤسسات نقل
الجوي المعنية ولكن كذلك من مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المتعاقد بإنداج برامج الطرق لكل منها لأغراض
التخصص.
٦. حين تلتزم مؤسسة نقل جوي ببيع خدمات في إطار اتفاقيات التعاون التجاري، تُطم المؤسسة المعنية أو
وكيلها التجاري عند الشراء عن هوية مؤسسة النقل الجوي المعنية على كل جزء من الخدمة وهوية مؤسسة النقل
الجوي التي يوافق عليها عقداً.

المادة ١٥

تحويل فواتح الإيرادات

- ١- يفتح كل طرف متعاقد مؤسسة لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر حق تحويل الفواتح وفواتح
الإيرادات التي تحتفظ في أرصفتي الطرف الآخر من خلال بيع خدمات النقل الجوي وما يتصل بها، إلى الإقليم أو
الأقاليم التي تختارها، وذلك على أساس قاعدة المعاملة بالممثل وبتأية لطلب المؤسسة. يُسمح بتحويل الفواتح وفواتح
الإيرادات بسرعة، من دون قيود أو ضرائب، برفقاً لحسن الصرف الساري في ما يخص العمليات التجارية و
التحويلات في التاريخ الذي تكتسب فيه مؤسسة النقل الجوي بطلب التحويل بذات.
- ٢- يفتح كل طرف متعاقد لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر حق تخصيص كل
أو جزء من الإيرادات التي تحتفظها في أرصفتي الطرف المتعاقد الآخر لتسديد جميع العصور وفواتح العتصلة بالمشاكل
فيما يخص النقل (بما في ذلك شراء الرقود) وغيرها من الأنشطة المتصلة بالنقل الجوي.
- ٣- تخصص الإيرادات التي تحتفظها مؤسسة معينة من طرف متعاقد من استثمار النقل الدولي الضمنية فقط في الدولة
التي يوجد فيها نظماً المؤسسة المعنية.
- ٤- في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.



المادة ١٦
خدمات المساعدة أثناء التوقف

شرط التوقف بالقرنين والأنظمة سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقبين، يحق لكل من مؤسسات النقل الجوي أن تقوم في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بخدمة المناولة الأرضية ذاتها أو أن تختار حسب تقديرها من بين مقدمي الخدمات المناهين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية أثناء التوقف كلياً أو جزئياً في حال وجود قوانين وأنظمة نافذة تكفل أو تستبعد المناولة الأرضية الذاتية ولي يجب مفاضة عملية بين مقدمي الخدمات أثناء التوقف، يُعامل كل من مؤسسات النقل الجوي المعيّنة على أساس غير تمييزي في ما يخص الوصول إلى المساعدة وخدمات المناولة الأرضية أثناء التوقف التي يوفرها مقدم خدمات أو أكثر.

المادة ١٧

التعرفات

1. توضع التعرفات (بما في ذلك الضرائب أو الرسوم الإضافية) التي ستطبقها مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من كل من الطرفين المتعاقبين على مستويات معقولة، بحرية وبشكل مستقل، مع مراعاة كافة العوامل ذات العلاقة، بما في ذلك نفقات الاستثمار وبمميزات الخدمات والرياح المعقول.
2. يجوز لكل من الطرفين المتعاقبين أن يطلب بأن تستقل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر لدى سلطات الطيران التابعة له للتعرفات التي تريد فرضها من أراضيها. ويجوز طلب تقديم التعرفات المقترحة بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرفين المتعاقبين وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها يتلوا (٣٠) يوماً على الأقل، في حالات منفردة، يمكن البتجاه بالتسوية خلال مهلة تقصر من المهلة المطلوبة عادة.
3. دون المساس بالطرفين المتعاقبة بالمناقشة وحماية المصالح المصولة بها لدى كل من الطرفين المتعاقبين، يتقرر التدخل من قبل الطرفين المتعاقبين على الآتي:
أ. حماية المصالح من تعرفات برتقالية أو مقيدة بشكل مبالغ ناتجة عن تصفب يعود لبعوض معين؛ و
ب. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفات المتعدية المصطنعة تتبرجة دعم أو إعانة حكومية مباشرة أو غير مباشرة
ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفات المتعدية المصطنعة تحديداً لغاية التضام على المناقشة.

ب. عندما تتخذ سلطات الطيران لدى أحد الطرفين بشأن التعرفات التي اقترحها وخدمتها لها مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر غير متسجمة مع الاعترافات المتصووص عليها في الفترة (١) من هذه المادة و/أو يطبق على اللغات المقصودة في الفترة ٣ البندين (أ) و(ب) و(ج) أو الفترة ٣ البند (ج)، فإنها أرجع الإشعار خطي لمحل بعدم رضاها إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر وإلى مؤسسة النقل الجوي المعيّنة. في أسرع وقت ممكن وفي جميع الأحوال بعد ثلاثين (٣٠) يوماً على الأكثر من تاريخ الإشعار أو تاريخ تسوية للتعرفات موضوع البحث. غير أنه يجوز أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرفين الآخر. تجري هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى ثلاثين (٣٠) يوماً بعد استلام الطلب. يجري اعتبار التعرفات بأنها معقولة ما لم تتفق سلطات الطيران لدى الطرفين على عدم الموافقة عليها بشكل خطي.

المادة ١٨

الموافقة على برامج التشغيل

1. تخضع برامج تشغيل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لأحد الطرفين الموافقة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر.
2. توضع برامج التشغيل المشار إليها قبل ثلاثين (٣٠) يوماً على الأقل من بدء التشغيل وتحدد على وجه الخصوص، مواعيد الرحلات، وتيرة الخدمة، نوع الطائرات، أرقامها وعداد المقاعد المتوفرة للركاب، ويجوز في بعض الحالات خفض عدد الركاب (٧٠) يوماً بعد شرط التوافق بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقبين.



3. أي تعديل يطال برنامج التشغيل التي جرت الموافقة عليها والخاصة بممارسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين، تخضع لموافقة سلطات طرفي الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ١٩

المرور العابر

1. يخضع الركاب العابرون والأمتعة عبر إقليم أي من الطرفين لتفتيش مبسّط يجوز أن يخضع الركاب لتفتيش منفصل لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، ومراقبة المخدرات، والرعاية الجمركية أو بسبب ظروف معينة.
2. يُعفى الشحن والأمتعة العابرة عبر إقليم أي من الطرفين من أي رسوم جمركية، رسوم تفتيش، وأي رسوم وإتاوات أخرى.

المادة ٢٠

تبادل الإحصاءات

تزوّد سلطات الطيران التابعة لكل طرف سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر، أو عليها أن تزودها ببناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الشهرية التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة والتي تؤمنها مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين وذلك لمساعدة تشغيل الخدمات الجوية المتأخر عليها.

المادة ٢١

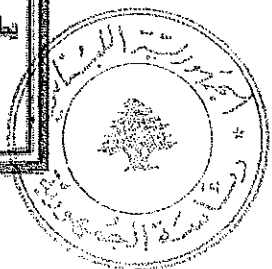
المشاورات والتعليقات

1. تتشاور سلطات طيران الطرفين المتعاقدين كلما ارتأت ضرورة لذلك، في إطار التعاون الوثيق، وذلك بغرض السهر على التطبيق العملي لمبادئ وأحكام هذا الاتفاق. تبدأ هذه المشاورات في مهلة ستمين (٦٠) يوماً اعتباراً من تاريخ استلام طلب التشاور الصادر عن أحد الطرفين المتعاقدين.
2. يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر بشأن تفسير أحكام هذا الاتفاق أو إجراء أي تعديل أو إضافة على أحكامه وملاحقته براء متسبباً. يمكن أن تجري هذه المشاورات بين سلطات الطيران وأن تتم بشكل شفهي أو بالمراسلة، يجب أن تبدأ تلك المشاورات في غضون ستمين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام طلب التشاور.
3. تدخل التعليقات أو الإضافات على هذا الاتفاق التي والحق عليها الطرفان بموجب أحكام الفقرة ٢ من هذه المادة حيز التنفيذ بعد تأكيد إتمام الإجراءات الداخلية المطلوبة لدخولها حيز التنفيذ لدى كل من الطرفين عبر القنوات الدبلوماسية.

المادة ٢٢

تسوية النزاعات

1. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يلتزم الطرفان المتعاقدان بوضوئه أولاً من طريق التفاوض المباشر بين سلطات الطيران، وفقاً لأحكام المادة ٢١ من هذا الاتفاق.
2. إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية، يمكن اللجوء على حل الخلافات عن طريق المشاورات الدبلوماسية. تبدأ هذه المشاورات في مهلة أسبوعين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام طلب التشاور الصادر عن أحد الطرفين المتعاقدين.
3. إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية من خلال المراسلات وفقاً للفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، يمكنهما الاتفاق على إحاقته على شخص أو هيئة يتوافقان عليها أو إحلال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين. في هذه الحالة يُعيّن كل طرف محكماً واحداً ويقوم المحكمان المتبقيان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث الذي ينبغي أن لا يكون من رعايا أي من الطرفين ويكون رئيساً للهيئة. يُعيّن كل من الطرفين المتعاقدين محكماً عنه خلال ستمين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلّم أي منهما من الطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بغيراً يطلب إحاقته النزاع على المحكم، ويهيّن للمحكم الثالث خلال مدة ستمين (٦٠) يوماً إضافية، إذا تطر على أي من الطرفين تعيين محكماً عنه خلال الفترة المحددة أو إذا تطر تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني، أن يقوم بتعيين محكم أو أكثر حسب مقتضى الحال.



4. تحدد هيئة المحكمين بصرية الإجراءات الخاصة بهذا الشأن كل طرف لتفقت المحكم المعين وحصة مساوية من التكاليف الأخرى المرتبطة بالشطة الهيئة.
5. يلتزم الطرفان بأي قرار يتخذ بموجب الفقرة (3) من هذه المادة.
6. في حال وطوال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة 3 من هذه المادة، يجوز للطرف الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف الآخر.

المادة ٢٣

التطبيق مع الاتفاقيات متعددة الأطراف

إذا أصبحت اتفاقية عامة مضمكة الأطراف في مجال النقل الجوي نافذة في ما يخص الطرفين بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يُعقد بأحكام تلك الاتفاقية. يمكن الطرفين المتعاقدين أن يعمدا إلى التفاوض وفقاً للمادة ٢١ من هذا الاتفاق بغية معرفة مدى تأثير هذا الاتفاق بأحكام الاتفاقية متعددة الأطراف وما إذا كان ملائماً من أجله هذا الاتفاق مع الأخذ بالإختيار الاتفاقية متعددة الأطراف.

المادة ٢٤

نفاذ الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخبر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بانه في نقض هذا الاتفاق، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة ينتهي الاتفاق بعد التي عشر (١٠) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب الإخطار بالنقض بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. إذا لم يقر الطرف الآخر بتسليمه للإخطار، فيُعتبر انه قد تم تسليمه بعد خمسة عشر (١٥) يوماً من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة ٢٥

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يتحقق تسجيل هذا الاتفاق لدى منظمة الطيران المدني الدولي بواسطة الطرفين المتعاقدين.

المادة ٢٦

الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بعد أن يكون كل من الطرفين المتعاقدين قد أبلغ الطرف الآخر عبر قنواته الدبلوماسية بإتمام الإجراءات الداخلية لديه اللازمة لدخول الاتفاق حيز التنفيذ.

يلغى هذا الاتفاق فتلحق النقل الجوي المولع بين الجمهورية اللبنانية وجمهورية ساحل العاج في ابيجان في ١٩ كانون الأول ١٩٦٣.

إذ كان ذلك، قام الموقعان اذناه المتوقفتان حسب الأصول كل منهما من قبل حكومته، بتوقيع هذا الاتفاق.

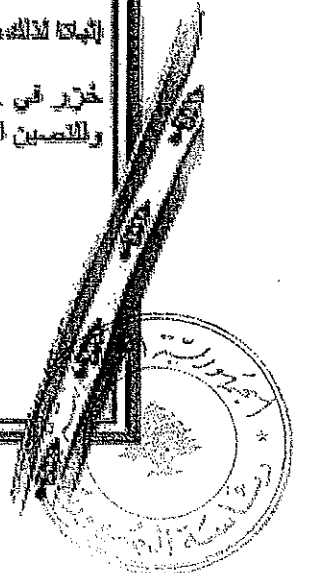
خبر في بتاريخ على نسختين أصليتين باللغتين العربية والفرنسية، وللنصين الحجية نفسها. في حال الإختلاف في التفسير، يُعتمد النص باللغة الفرنسية.

عن حكومة جمهورية ساحل العاج

عن حكومة الجمهورية اللبنانية







ملحق

جدول الطرق

أ- الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الجمهورية اللبنانية:

| نقاط المغادرة | نقاط متوسطة | نقاط الوصول | نقاط لهما وراه |
|-------------------------|---------------|-------------|----------------|
| أي نقطة (نقاط) أي لبنان | واحدة أو أكثر | بيروت | واحدة أو أكثر |

ب- الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من ساحل العاج:

| نقاط المغادرة | نقاط متوسطة | نقاط الوصول | نقاط لهما وراه |
|------------------------------|---------------|-------------|----------------|
| أي نقطة (نقاط) أي ساحل العاج | واحدة أو أكثر | بيروت | واحدة أو أكثر |

ملاحظات:

1. يمكن لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاملين، وبموجب خيار كل مؤسسة، الإخطار عن التوقف في أي من النقاط على الطرق المشار إليها على أي رحلة أو على جميع الرحلات، شرط أن تبدأ الرحلة أو أن تنتهي في أرضي البلد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.
2. يخضع ممارس حقوق الطيران وفاق الحرية الخامسة لموافقة سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاملين.



République de Côte d'Ivoire

Union - Discipline - Travail



ACCORD

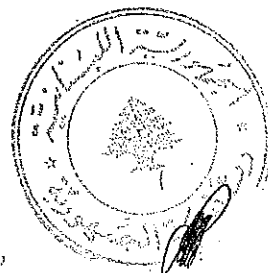
ENTRE

**LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE LIBANAISE**

ET

**LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE**

RELATIF AUX SERVICES AERIENS



Le Gouvernement de la République Libanaise,

Et

Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire,

Ci-après dénommés « **les Parties Contractantes** » ;

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944 ;

Désireux d'assurer le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité aux transports aériens internationaux ;

Réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet d'actes ou de menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, exercent un effet négatif sur l'exploitation des transports aériens et sapent la confiance du public envers la sécurité de l'aviation civile ;

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er} DEFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

- a) le terme « **Convention** » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et toute modification aux Annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties Contractantes ;
- b) l'expression « **autorités aéronautiques** » désigne, pour la République de Côte d'Ivoire, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), et pour la République Libanaise, le Ministère des Travaux Publics et du Transport/Direction Générale de l'Aviation Civile et dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;
- c) l'expression « **entreprise de transport aérien désignée** » désigne une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
- d) le terme « **territoire** » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;
- e) les expressions « **service aérien** », « **service aérien international** », « **entreprise de transport aérien** » et « **escale non commerciale** » ont le sens que leur donne, respectivement, l'article 96 de la Convention.



- f) l'expression « **routes spécifiées** » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord ;
- g) l'expression « **services agréés** » désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées ;
- h) le terme « **tarif** » désigne les prix facturés par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;
- i) l'expression « **redevances d'usage** » désigne les redevances imposées aux entreprises transport aérien par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison ;
- j) le terme « **Accord** » désigne le présent Accord, son ou ses Annexes et tout amendement à l'Accord ou à son ou ses Annexes convenus conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.
2. La ou les Annexe(s) forme(nt) partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son (ses) Annexe(s), sauf dispositions contraires expressément convenues.

ARTICLE 2 OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non réguliers, effectués par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante :
- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.
2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur lesdites routes spécifiées, un transporteur aérien désigné par une Partie Contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux points mentionnés sur lesdites routes spécifiées afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du

fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie Contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3 DESIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus en vertu du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation. Ladite désignation fera l'objet d'une notification écrite par voie diplomatique entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.
2. Dès réception de cette désignation et de la demande de l'entreprise de transport aérien, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation, chaque Partie Contractante accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :
 - a) l'entreprise de transport aérien ait son principal établissement sur le territoire de la Partie Contractante qui l'a désignée ;
 - b) la Partie Contractante qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif ;
 - c) la Partie Contractante qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article 9 (Sécurité) et de l'article 10 (Sûreté de l'Aviation) du présent Accord ;
 - d) la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie Contractante qui examine la demande.
3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une entreprise de transport aérien peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord soit en vigueur.

[Signature]



ARTICLE 4

REVOCAATION, SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante ont le droit de refuser les autorisations prévues à l'article 3 (Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien) et de révoquer ou suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, de façon temporaire ou permanente si :
 - a) elles n'ont pas la preuve que la compagnie désignée a son principal établissement sur le territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise ;
 - b) elles n'ont pas la preuve que la Partie Contractante qui a désigné la compagnie a et maintient sur elle un contrôle réglementaire effectif ;
 - c) la Partie Contractante désignant l'entreprise ne se conforme pas aux dispositions de l'article 9 (Sécurité de l'aviation) ou de l'article 10 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord ;
 - d) la compagnie désignée n'est pas à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie Contractante qui a reçu la désignation.

2. A moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher des infractions à la législation ou à la réglementation susmentionnées ou à moins que la sécurité ou la sûreté n'exige des mesures en vertu des dispositions des articles 9 (Sécurité de l'aviation) ou 10 (Sûreté de l'aviation), les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article 21 (Consultations et amendements) du présent Accord.

ARTICLE 5

PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGREES

1. Chaque Partie Contractante fait en sorte que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie Contractante s'assure que son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignée (s) exploite(nt) dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Aucune Partie Contractante ne doit imposer unilatéralement des restrictions, conformément à la demande du marché, sur la capacité, la fréquence ou type d'aéronef des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie Contractante utilisé dans le cadre de ses services sur les routes spécifiées dans l'annexe du présent Accord. Dans le cas où l'une des Parties Contractantes estime que

l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie désignée de l'autre Partie influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander des consultations en application de l'article 21(Consultations et amendements) du présent Accord.

ARTICLE 6 CONCURRENCE LOYALE

1. Les Parties Contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux Parties Contractantes de se concurrencer dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.
2. Chaque Partie Contractante élimine toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte à la possibilité, pour les transporteurs aériens de l'autre Partie Contractante, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

ARTICLE 7 APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire de passagers, de bagages, d'équipages et de fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie Contractante.
3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

ARTICLE 8 CERTIFICATS DE NAVIGABILITE, BREVETS D'APTITUDE ET LICENCES

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie Contractante est reconnue par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services

aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Toutefois, chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 9 SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie Contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie Contractante estime que l'autre Partie Contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré, en application de la Convention, elle informe l'autre Partie Contractante de ces constatations et l'autre Partie Contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie Contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.
3. Nonobstant les obligations énoncées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie Contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie Contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie Contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.
4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne :
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

[Signature]

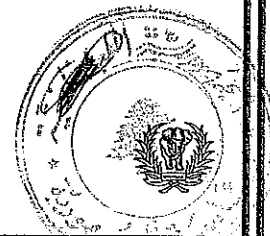


la Partie Contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitant ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie Contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.
6. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien.
7. Toute mesure prise par une Partie Contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès lors que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

ARTICLE 10 SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties Contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1 mars 1991 ou tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties Contractantes.



2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties Contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties Contractantes. Lesdites Parties Contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties Contractantes. En conséquence, chaque Partie Contractante informe l'autre Partie Contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes susmentionnées. Chaque Partie Contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe 2 de l'Article 21 du présent Accord.
4. Chaque Partie Contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie Contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays. Chaque Partie Contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie Contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.
6. Si une Partie Contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie Contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie Contractante. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 du



présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties Contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté des passagers, des équipages ou des aéronefs d'une Partie Contractante et si l'autre Partie Contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie Contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie Contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

ARTICLE 11 REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie Contractante auprès de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par une autre entreprise de transport aérien qui exploite des services similaires ou analogues.
2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues, sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie Contractante notifient à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie Contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

ARTICLE 12 EXONERATION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburant et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabac) seront à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, sur la base de la réciprocité, exonérés de tous droits

de douane y compris les droits de douanes minimum, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services rendus sur la base de la réciprocité :
 - a) les provisions de bord de toutes origines prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie Contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;
 - b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés à la navigation internationale de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à condition de, soit réexporter les pièces de rechange non-utilisées vers leurs sources, soit payer les droits de douane relatifs à ces pièces afin de les garder dans l'aéroport ;
 - c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.
3. Les équipements normaux de bord, ainsi que le matériel et les approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration en Douane.

ARTICLE 13 ACTIVITES COMMERCIALES

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie Contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.
2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie Contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie Contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.



3. Chaque Partie Contractante accorde au personnel nécessaire de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante.
4. Chaque Partie Contractante accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire. Pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par cette entreprise ou ces entreprises de transport aérien désignée(s) de cette autre Partie Contractante pour ses ou leurs activités.
5. Les Parties Contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès de l'entreprise de transport aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par cette entreprise de transport aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.
6. Sur la base de la réciprocité, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie Contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie Contractante ont le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

ARTICLE 14

ACCORDS DE COOPERATION COMMERCIALE

1. Pour l'exploitation des services agréés, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée (s) de chaque Partie Contractante peut (vent) conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise :
 - a) avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ; et
 - b) avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien d'un pays tiers.
2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de fait, dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doit (vent) disposer des autorisations

adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes et à la capacité, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien contractuelles, dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doit (vent) disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.
4. La capacité totale représentée par les services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de fait. La capacité représentée par les services aériens proposés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien contractuelles dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien contractuelle.
5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent demander non seulement à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de fait, mais aussi à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien contractuelle(s) de déposer leurs programmes à des fins d'autorisation.
6. En procédant à la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, l'entreprise de transport aérien concernée ou son agent informe l'acquéreur au moment de la vente de l'identité de l'entreprise de transport aérien de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité de l'entreprise de transport aérien avec laquelle il conclut un contrat.

ARTICLE 15 TRANSFERT DES EXCEDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie Contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie Contractante. La conversion et le transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien désignée en fait la demande.
2. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie Contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie Contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités

de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Les revenus qu'une entreprise désignée par une Partie Contractante tire de l'exploitation du trafic international ne seront imposables que dans l'Etat où se trouve effectivement le siège de cette entreprise.
4. Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties Contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

ARTICLE 16 SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, chaque entreprise de transport aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non-discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 17 TARIFS

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, librement et de manière indépendante, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service et un bénéfice raisonnable.
2. Chaque Partie Contractante peut demander la notification à ses autorités aéronautiques ou l'enregistrement auprès de celles-ci des tarifs que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes, peuvent être requis au plus tard trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, la notification ou l'enregistrement peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement prévus.
3. Sans préjudice des lois en matière de concurrence et de protection ou consommateur en vigueur dans chaque Partie Contractante, l'intervention des Parties Contractantes se limite :
 - a) à la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs ou en raison d'un abus de position dominante;



- b) à la protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes :
- c) à la protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.
4. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes estiment qu'un tarif ne répond pas aux critères définis au paragraphe 1 et/ou relève des catégories visées au paragraphe 3 a), 3 b) et/ou 3 c), elles adressent une notification motivée de leur désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante ainsi qu'à l'entreprise de transport aérien concernée aussi tôt que possible et, en tout état de cause, au plus tard trente (30) jours après la date de notification ou d'enregistrement du tarif en question. En outre, elles peuvent demander des consultations à ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Les tarifs sont considérés comme approuvés, sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties sont convenues de les désapprouver par écrit.

ARTICLE 18

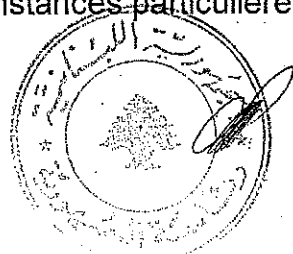
APPROBATION DES PROGRAMMES D'EXPLOITATION

1. Les programmes d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie Contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.
2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des services, les types d'aéronefs, leurs configurations et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.
3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 19

TRANSIT

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie Contractante sont soumis à des contrôles simplifiés. Les passagers peuvent être soumis à une inspection détaillée pour des raisons relatives à la sûreté aérienne, le contrôle des drogues, le contrôle douanier ou pour des circonstances particulières.



2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie Contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

ARTICLE 20 STATISTIQUES

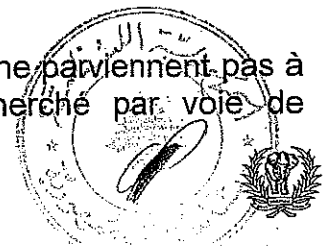
Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur(s) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

ARTICLE 21 CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie Contractante.
2. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie Contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe, qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie Contractante.
3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties Contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie Contractante.

ARTICLE 22 REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. En cas de différend entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.
2. Si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de



consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie Contractante.

3. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, de le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie Contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties Contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie Contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie Contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties Contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une quelconque des Parties Contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.
4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties Contractantes qui l'ont désigné. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties Contractantes.
5. Les Parties Contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie Contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

ARTICLE 23 ACCORDS MULTILATERAUX

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties Contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévaudront. Les deux Parties Contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 21 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.



ARTICLE 24 DENONCIATION

Chacune des Parties Contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'OACI. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, sauf retrait de la dénonciation, décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie Contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'OACI en a accusé réception.

ARTICLE 25 ENREGISTREMENT AUPRES DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'OACI par les Parties Contractantes.

ARTICLE 26 ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur après que les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées par voie diplomatique; l'achèvement de leurs procédures internes requises pour son entrée en vigueur.

Il abroge l'Accord entre République de Côte d'Ivoire et la République Libanaise relatif au transport aérien, signé à Abidjan le 19 décembre 1963.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Abidjan, le **24 AVR. 2025**, en deux (02) exemplaires originaux, en langue française et en langue arabe, les deux (02) textes faisant également foi.

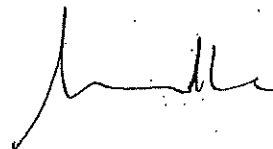
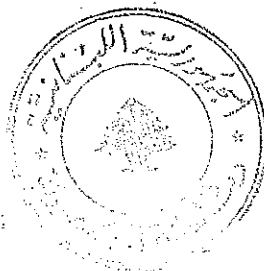
En cas de différend sur l'interprétation de l'Accord, le texte français prévaudra.

Pour le Gouvernement
de la République Libanaise

Pour le Gouvernement
de la République de Côte d'Ivoire



Magida KARAKI
Chargée d'Affaires du Liban
en Côte d'Ivoire



Amadou KONE
Ministre des Transports



ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

1. Routes exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée (s) de la République de Côte d'Ivoire :

| Points de départ | Points intermédiaires | Point d'arrivée | Points au-delà |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| Tout (s) point(s) en Côte d'Ivoire | Un ou plusieurs | Beyrouth | Un ou plusieurs |

2. Routes exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée (s) de la République Libanaise :

| Points de départ | Points intermédiaires | Point d'arrivée | Points au-delà |
|----------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| Tout (s) point(s) au Liban | Un ou plusieurs | Abidjan | Un ou plusieurs |

Notes

1. Tout point sur les routes précitées peut, au gré des entreprises désignées, être omis sur tout vol ou tous les vols, pourvu que le vol commence et se termine dans le territoire du pays qui a désigné l'entreprise de transport aérien.
2. L'exploitation des droits de trafic de Sème liberté est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.



الأسباب الموجبة

بالنظر إلى أهمية العلاقات بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج، وبهدف تطوير هذه العلاقات بما يخدم المصلحة المشتركة؛

وحيث أن تعزيز ودعم التعاون الثنائي بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج على صعيد النقل الجوي يساهم بشكل مباشر في تعزيز العلاقات الاقتصادية بين البلدين، كما وفي تسهيل نقل وانتقال أفراد الجالية اللبنانية المقيمين في ساحل العاج او القارة الافريقية عموماً؛

وحيث أن تأمين خدمات النقل الجوي الدولي الفعالة والتنافسية يعزز التجارة والنمو الاقتصادي ومصالح المستهلكين؛

وحيث أن الجانب العاجي يقترح على الجانب اللبناني في سبيل تعزيز استثمار النقل الجوي توقيع اتفاق جديد وفقاً للمتطلبات التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي؛

ولما كان الاتفاق يتضمن إعفاءات جمركية وامتيازات للأطراف المتعاقدة تستدعي معها استصدار قانون بإجازة إبرام الاتفاق عملاً بأحكام المادة ٥٢ من الدستور؛

لهذه الأسباب، أعدت الحكومة مشروع القانون المرفق، وهي إذ تتقدم به من المجلس النيابي الكريم وترجو إقراره.

