مرسوم رقم ٣١٣٩

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

إنّ رئيس الجمهورية
بناء على الدستور لا سيّما المادتين ٥٢ و٦٥ منه،
بناءً على إقتـــراح وزير الأشغال العامة والنقل ووزير الخارجية والمغتربين،
وبعد موافقة مجلس الوزراء بتاريخ ٢٠٢٦/٤/٣٠،

يرسم مـا يأتـي:

المادة الأولى: يحال إلى مجلس النواب مشروع قانون يرمي إلى الإجازة للحكومة اللبنانية إبرام إتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي الموقع في ابيدجان بتاريخ ٢٤ نيسان ٢٠٢٥، والمرفق ربطا .

المادة الثانية: إن رئيس مجلس الوزراء مكلف تنفيذ هذا المرسوم.

بـــعبدا في ٢٦ أيار ٢٠٢٦
الامضـاء: جـوزاف عـون

صدر عن رئيس الجمهورية
رئيـــس مجلـــس الـــوزراء
الامضـــاء: نـــواف ســـلام

وزير الاشغال العامة والنقل
الامضـــاء : فـــايز رسامني

وزير الخارجية والمغتربين
الامضاء : يـوسف رجـــي

وزيـــر المالـــيـــة
الامضاء : ياسين جابر

وزيـــر العـــدل
الامضاء: عادل نصار

صورة طبق الأصل
مدير عام رئاسة الجمهورية
أنطوان شتير

مشروع قانون

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

المادة الأولى: أُجيز 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.

اتفاق

بين

حكومة الجمهورية اللبنانية

وحكومة جمهورية ساحل العاج

حول خدمات النقل الجوي

الفهرس

الديباجة.....

المادة الأولى: التعاريف.....

المادة الثانية: منح الحقوق.....

المادة الثالثة: التعيين والترخيص لمؤسسات النقل الجوي.....

المادة الرابعة: إلغاء وسحب تراخيص التشغيل.....

المادة الخامسة: المبادئ التي ترعى تشغيل الخدمات المتفق عليها.....

المادة السادسة: المنافسة الشريفة.....

المادة السابعة: تطبيق القوانين والأنظمة.....

المادة الثامنة: شهادات ورخص صلاحية الطيران والكفاءة الجوية.....

المادة التاسعة: سلامة 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: التعرفات.....

المادة الثامنة عشرة: الموافقة على برامج التشغيل.....

المادة التاسعة عشرة: العبور العابر.....

المادة العشرون: تبادل الإحصاءات.....

المادة الحادية والعشرون: المشاورات والتعديلات.....

المادة الثانية والعشرون: تسوية النزاعات.....

المادة الثالثة والعشرون: التطابق مع الاتفاقيات متعددة الأطراف.....

المادة الرابعة والعشرون: نقض الاتفاق.....

المادة الخامسة والعشرون: التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي.....

المادة السادسة والعشرون: الدخول حيز التنفيذ.....

الملحق: جدول الطرق.....

الديباجة

إن حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج (المشار إليهما في ما يلي بـ «الطرفين المتعاقدين»)؛

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عُرضت للتوقيع في مدينة شيكاغو بتاريخ ٧ كانون الأول ١٩٤٤؛

ورغبةً منهما في تأمين أعلى مستوى من السلامة والأمان في النقل الجوي الدولي؛

وتأكيداً على قلقهما العميق في ما يتعلّق بالأعمال والتهديدات الموجّهة ضد أمن الطائرات التي تعرّض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤثّر سلباً على استثمار النقل الجوي وتقوّض ثقة الجمهور بسلامة الطيران المدني؛

قد اتفقتا على ما يلي:

المادة ١

التعاريف

١. لأغراض هذا الاتفاق، وما لم يقرّر خلاف ذلك:

أ. تعني عبارة «المعاهدة» معاهدة الطيران المدني الدولي، التي عُرضت للتوقيع في شيكاغو بتاريخ السابع من شهر كانون الأول ١٩٤٤ وتشمل أي ملاحق اعتمدت بموجب المادة ٩٠ منها وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة دخل حيّز التنفيذ بموجب المادتين ٩٠ و٩٤ من المعاهدة بقدر ما يكون كلا الطرفان المتعاقدان قد أقرّا هذه الملاحق والتعديلات؛

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

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

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

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

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

ز. تعني عبارة «الخدمات المتّفق عليها» خدمات النقل الجوي المنتظمة، من أجل نقل الركاب والبريد والشحن، على نحو متصل أو مختلط، والتي تقدّم مقابل بدل على الطرق المحدّدة؛

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

ط. تعني عبارة «رسوم الاستخدام» الأعباء التي تُفرض من قبل السلطات المختصة على مؤسّسات النقل الجوي مقابل إتاحة استعمال المطارات ومرافق الملاحة الجوية من قبل الطائرات أو طواقمها أو ركابها أو حمولتها؛

في 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 الملاحق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق، وأي إشارة إلى هذا الاتفاق تشمل كذلك ملحقه (ملاحقه)، ما لم يتفق على ذلك بشكل صريح.

المادة ٢

منح الحقوق

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

أ. حق الطيران عبر أراضيه دون الهبوط فيها؛

ب. الحق في التوقف في أراضيه لأغراض غير تجارية.

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

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، بمقابل أجر 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. يحقّ لكل طرف متعاقد أن يُعيّن مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتّفق عليها بموجب هذا الاتفاق، وأن يسحب أو يُعدّل مثل هذا التعيين. يكون هذا التعيين موضوع إشعار خطي بين سلطات الطيران لدى الطرفين تُرسل عبر القنوات الدبلوماسية.

٢. يقوم الطرف المتعاقد عند استلام كتاب التعيين والطلب المقدّم 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 عيّنها؛

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

ت) أن يلتزم الطرف المتعاقد الذي عيّن مؤسسة النقل الجوي بأحكام المادة (٩) (سلامة الطيران) والمادة (١٠) (أمن الطيران) من هذا الاتفاق؛

ث) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعيّنة مؤهلة لتنفيذ الشروط الأخرى المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي يُطبّقها 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 المتّفق عليها والتي عيّنت على أساسها، بشرط أن يكون السعر الذي وضع وفقاً لأحكام المادة ١٧ من هذا الاتفاق ساري المفعول.

المادة ٤

إلغاء وسحب تراخيص التشغيل

1. يحق لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين رفض، أو سحب، أو تعليق أو تقييد تراخيص التشغيل المنصوص عنها في المادة ٣ (التعيين والترخيص لمؤسسات النقل الجوي) بصورة مؤقتة أو دائمة في الحالات التالية:

أ) ليس لديها ما يثبت أنّ مقر العمل الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي المعيّنة موجود في أراضي الطرف المتعاقد الذي عيّن المؤسسة؛

ب) ليس لديها ما يثبت أنّ الطرف المتعاقد الذي عيّن مؤسسة النقل الجوي لديه السيطرة الفعلية عليها؛

ج) عدم التزام الطرف المتعاقد الذي عيّن مؤسسة النقل الجوي بأحكام المادة (٩) (سلامة الطيران) أو المادة (١٠) (أمن الطيران) من هذا الاتفاق؛

د) عندما تكون مؤسسة النقل الجوي غير مؤهّلة لتطبيق الشروط الأخرى التي تنص عليها القوانين والأنظمة التي يطبقها عادة الطرف المتعاقد الذي استلم التعيين على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي.

2. ما لم يكن اتخاذ إجراءات فورية ضروريا لمنع وقوع مخالفات أخرى للقوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه أو ما لم تفرض سلامة الطيران أو امن الطيران تدابير بموجب أحكام الملاحق (٩) (سلامة الطيران) و(١٠) (امن الطيران)، فإنّ ممارسة الحق المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة يجري فقط بعد تشاور سلطات الطيران فيما بينها وفقاً للمادة (٢١) (المشاورات والتعديل) من هذا الاتفاق.

المادة ٥

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتّفق عليها

1. يحرص كل من الطرفين المتعاقدين على أن تتمتّع مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لكل منهما بفرص تنافس عادلة ومتساوية من أجل توفير الخدمات الجوية المتّفق عليها التي يرعاها هذا الاتفاق. ويكفل كل من الطرفين المتعاقدين ان تقوم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعيّنة بتشغيل خدماتها ضمن شروط تسمح باحترام هذا المبدأ ويتخذ إجراءات من أجل ضمان احترام هذه المبادئ عند الحاجة.

2. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يحدّ من جانب واحد وفقاً لمتطلبات السوق، من سعة او حجم الرحلات او طراز الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر في إطار توفير خدماتها على الطرق المحدّدة في الملحق المرفق بهذا الاتفاق. وفي حال اعتبر أحد الطرفين المتعاقدين أنّ تشغيل الخط الجوي المقترح او الذي تؤمنه مؤسسة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف الآخر يؤثر بشكل غير ملائم على الخدمات المتّفق عليها التي توفرها مؤسسة النقل الجوي المعيّنة التابعة له، يمكنه طلب التشاور تطبيقاً للمادة ٢١ (المشاورات والتعديلات) من هذا الاتفاق.

المادة ٦
المنافسة الشريفة

1. يقر الطرفان المتعاقدان بأنّ هدفهما المشترك هو التمتع ببيئة تنافسية وتربوية وفرص عادلة ومتساوية عما يسمح لمؤسسات النقل الجوي لدى الطرفين من التنافس في تشغيل الخدمات الجوية على الطرق المحدّدة.

2. يُلغي كل من الطرفين المتعاقدين جميع أشكال التمييز والممارسات غير الشريفة التي قد تضع مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر من إمكانية الدخول في منافسة شريفة وعادلة من أجل توفير خدمات النقل الجوي.

المادة ٧

تطبيق القوانين والأنظمة

1. تُطبّق قوانين وأنظمة وإجراءات طرف متعاقد المتعلّقة بالدخول إلى أراضيه والخروج منها في ما خص الطائرات التي توفّر خدمات جوية دولية أو المتعلّقة بتشغيل وطيران الطائرات على طائرات مؤسّسة أو مؤسّسات النقل الجوي المؤهّلة التابعة للطرف الآخر كما على طائرات الطرف المذكور لدى دخول هذه الطائرات إلى أراضيه أو الخروج منها أو لدى مكوث هذه الطائرات في أراضي الطرف المتعاقد الأول.

2. إنّ قوانين وأنظمة طرف متعاقد المتعلّقة بالدخول إلى أراضيه ومغادرتها في ما خص الركاب والمتعهّدين وطواقم الطائرات والشحن على متن الطائرات تُطبّق على الركاب والأمتعة والطواقم 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. إنّ القوانين والأنظمة المشار إليها في الفقرتين ١ و٢ من هذه المادة هي نفسها المطبّقة على الطائرات الوطنية التي توفّر خدمات جوية دولية مماثلة كما على الركاب والأمتعة والطواقم والشحن والبريد الذين تنقلهم هذه الطائرات.

المادة ٨

شهادات ورخص صلاحية الطيران والكفاءة الجوية

1. يعتمد كل من الطرفين المتعاقدين شهادات الصلاحية وشهادات الجدارة الجوية والرخص الصادرة أو التي اعتمدت وفقاً لقوانين طرف متعاقد من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحدّدة، بشرط أن تكون تلك الشهادات والرخص قد تمّ إصدارها، أو اعتمادها وفقاً لمعايير تُعادل على الأقل المقاييس التي يمكن أن يُحدّد تطبيقاً للمعاهدة.

2. غير أنه يحق لكل طرف رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة أو سريانها من قبل الطرف الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

المادة 9

سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يُطبّقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال مرتبط بالمرافق وأطقم الطائرات والطائرات وتشغيلها، ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا تبيّن لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أنّ الطرف المتعاقد الآخر لا يفرض أو لا يُطبّق بشكل فعّال في المجالات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة معايير سلامة تُعادل على الأقل القواعد القياسية الدنيا التي حددت في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يُبلغ الطرف المتعاقد الأول الطرف المتعاقد الآخر بمثل هذه النتائج ويقوم الطرف المتعاقد الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم وفي حال فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال فترة معقولة، وفي جميع الأحوال في غضون خمسة عشرة (١٥) يوماً أو أي مدة أطول يتّفق عليها، فبالإمكان تطبيق المادة ٤ من هذا الاتفاق.

3- دون المساس بالموجبات التي تفرضها المادة ٣٣ من المعاهدة، تمّ الاتفاق على أن أي طائرة تُشغّلها أو تؤجرها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يُمكن، أثناء وجودها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخوّلين من الطرف الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقّق من صحة المستندات اللازمة والتراخيص الخاصة بالطاقم

و الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (يسمى هذا الفحص في هذا الإتفاق بـ «تفتيش عاجل»)، شريطة أن لا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

4- إذا نتج عن 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 للمعاهدة؛ أو

ب. مخاوف جدية من وجود تقصير في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة،

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة ٣٣ من المعاهدة، حرية الإستنتاج بأن المتطلبات التي تمّ بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طاقمها، أو المتطلبات التي تعمل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (٣) أعلاه، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الإستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) أعلاه والتوصل إلى الإستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل ترخيص تشغيل مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف الآخر، فوراً، في حال توصل الطرف المتعاقد الأول، سواء بنتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو التشاور أو غير ذلك، إلى اتخاذ تدابير فورية أمر ضروري لسلامة تشغيل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي.

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

المادة 10

أمن الطيران

1. يؤكد الطرفان المتعاقدان، بما يتماشى مع حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع يشكّل جزءاً لا يتجزأ من هذا الإتفاق. وبدون الحد من عمومية 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، الموقّعة في طوكيو بتاريخ ١٤ أيلول ١٩٦٣، والإتفاقية لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقّعة في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون الأول عام ١٩٧٠، والإتفاقية لقمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقّعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ أيلول ١٩٧١، وبروتوكول مكافحة أعمال العنف غير المشروعة على المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران التي عرضت للتوقيع في مونتريال بتاريخ ٢٤ شباط ١٩٨٨، ومعاهدة وضع العلامات المميزة للمتفجرات البلاستيكية بغرض التعرف عليها والموقّعة في مونتريال بتاريخ ١ آذار ١٩٩١، وكذلك أي اتفاقية دولية أخرى ترعى أمن الطيران المدني وتكون ملزمة للطرفين.

2. يقوم الطرفان، عند الطلب، بتقديم المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركّابها وطاقمها والمطارات ومنشآت الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر على أمن الطيران المدني.

3. يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقاتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران المدني والممارسات الملائمة الموصى بها الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمسمّاة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين؛ إضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين أن يطلبا من مشغّلي الطائرات المسجّلة لديهما أو مشغّلي الطائرات الذين لهم مقر عمل رئيسي أو محل إقامة دائم في أراضيهما، وكذلك مشغّلي المطارات في

أراضيهما، التقيد بأحكام أمن الطيران هذه إلى الحد الذي تنطبق فيه عليهما. وبالتالي، يُعلم كل طرف متعاقد الطرف الآخر عن أي اختلافات بين الأنظمة والممارسات الوطنية والمعايير المتعلقة بأمن الطيران الواردة في الملاحق المذكورة أعلاه. ويجوز لكل من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر لبحث هذه الاختلافات بهدف التقيد بالفقرة ٢ من المادة ٢١ من هذا الاتفاق.

٤. يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات المعنيين التقيد بأحكام أمن الطيران بما يتسجم مع القانون المطبق في الدولة المعنية، وذلك للدخول إلى أراضي هذا الطرف الآخر ومغادرتها أو أثناء المكوث فيها. ويترتب على كل طرف متعاقد اتخاذ من تطبيق الإجراءات المناسبة في أراضيه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والحقائب والبضائع وموازين الطائرات، وذلك قبل وأثناء الصعود إلى الطائرة أو تحميلها. كذلك على كل طرف التعامل بإيجابية مع أي طلب يتلقاه من الطرف الآخر لاتخاذ أي إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

٥. في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء 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 تسهيل الاتصالات وغير ذلك من الإجراءات المناسبة التي تهدف إلى وضع حد سريع وآمن لذلك الحادث أو التهديد.

٦. عندما تكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة تدفعه للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران لدى هذا الطرف أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. ودون المساس بأحكام المادة ٤ من هذا الاتفاق، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض حول المسائل المطروحة خلال خمسة عشرة (١٥) يوماً من تاريخ مثل هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل سبباً لتعليق الحقوق الممنوحة إلى الطرفين المتعاقدين بموجب هذا الاتفاق. ويجوز في الحالات الطارئة الناشئة عن تهديد مباشر والمتفاني على أمن الركاب والطاقم والطائرة التابعة لطرف متعاقد، وفي حال لم يلتزم الطرف الآخر بالموجبات المتلقاة على عاتقه بموجب الفقرتين ٤ و٥ من هذه المادة، يجوز للطرف المعني أن يتخذ فوراً، وبشكل مؤقت، إجراءات الحماية المناسبة لدرء هذا التهديد. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة ١١

رسوم الاستخدام

١. يجب أن تكون رسوم الاستخدام التي يمكن أن تفرضها السلطات أو الهيئات المختصة لأحد الطرفين المتعاقدين على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر مقابل استخدام منشآت الملاحة وخدمات المطارات ومنشآت السلامة والأمن وخدمات الملاحة الجوية وخدمات الطيران الأخرى التي تسيطر عليها، عادلة ومعقولة وغير تمييزية وأن توزع بشكل منصف بين مختلف أنواع المستخدمين. لا يجوز أن تتعدى هذه الرسوم تلك التي تستوفى مقابل استخدام الخدمات والمنشآت المذكورة من قبل مؤسسة نقل جوي تشغل خدمات مماثلة.

٢. تعكس الرسوم المشار إليها أعلاه، ولكن لا تتجاوز، حصة عادلة من التكلفة الإجمالية المتكبدة لإتاحة استخدام مرافق وخدمات المطارات، وكذلك خدمات ومنشآت السلامة والأمن وخدمات الملاحة الجوية. يجري توفير التجهيزات والخدمات التي تستوفى رسوم لقاء الانتفاع منها على أساس الكفاءة والتكلفة الناجعة. تبلغ السلطات أو الهيئات المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بأي مشروع لتعديل جوهري لهذه الرسوم، ويلزمي أن يتم التبليغ ضمن فترة زمنية معقولة تسبق دخول التعديل المذكور حيز التنفيذ. كما يشجع الطرفان التشاور بين السلطات أو الهيئات المختصة على أراضيهما وبين مؤسسات النقل الجوي التي تنتفع من الخدمات والتجهيزات وذلك عند زيادة هذه الرسوم.

المادة ١٢

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١- تُعفى الطائرات التي تستخدمها في النقل الدولي مؤسسة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد لدى وصولها إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر، وكذلك تجهيزاتها المعتادة والوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) وعلى أساس قاعدة المعاملة بالمثل، من جميع الرسوم الجمركية بما في ذلك رسم الحد الأدنى، وتكاليف التفحص، والرسوم والأعباء الأخرى المماثلة، شرط أن تبقى هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة إلى حين إعادة تصديرها.

2- كما تُعفى من الرسوم والأعباء المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، ما عدا الإتاوات والرسوم المرتبطة بتكلفة الخدمات المقدّمة، وعلى أساس قاعدة المعاملة بالمثل:

أ) مؤن الطائرة أيا كان مشؤها التي جرى التزويد بها في أراضي طرف متعاقد بالكميات المحدّدة من قبل سلطات الطرف المتعاقد المعني والمحمّلة على متن الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف الآخر والتي تشغّل خدمات جوية دولية؛

ب) قطع الغيار التي أدخلت إلى أراضي أحد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو تصليح طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعيّنة للطرف الآخر والتي تشغّل خدمات جوية دولية، شرط إما إعادة تصدير قطع الغيار غير المستخدمة إلى بلد المصدر، وإما تسديد الرسوم الجمركية المرتبطة بهذه القطع من أجل إدخالها في المطار؛

ج) الوقود وزيوت التشحيم المعدّة لتزويد طائرة تابعة لشركة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف الآخر تشغّل خدمات جوية دولية بالوقود والزيوت وإن كانت هذه الإمدادات ستستخدم على جزء من الرحلة سيتم فوق أراضي الطرف المتعاقد الذي حُمّلت في أراضيه.

3- لا يجوز تفريغ التجهيزات العادية وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات العائدة لطرف متعاقد في أراضي الطرف المتعاقد الآخر من دون موافقة سلطات الجمارك لديه. وفي مثل هذه الحالة، بالإمكان وضع التجهيزات والمؤن المذكورة تحت إشراف سلطات الجمارك إلى حين إعادة تصديرها أو إلى حين التصريح عنها.

المادة ١٣

النشاطات التجارية

1. يسمح لمؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لأي من الطرفين أن تؤسس، على قاعدة المعاملة بالمثل، مكاتب لها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر للترويج لخدمات النقل الجوي وبيع التذاكر.

2. يسمح لمؤسسة/ مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، على قاعدة المعاملة بالمثل، الحق في أن تحضر وتستبقي في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، موظّفي جهازها الإداري والتشغيلي وجهاز المبيعات وأي موظفين آخرين متخصصين لازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

3. يمنح كل من الطرفين المتعاقدين موظفي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر، على أساس قاعدة المعاملة بالمثل، الترخيص بالدخول في أراضيه إلى المطار والمناطق المرتبطة بتشغيل الطائرات، والطواقم، ومناطق الركاب والشحن الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر.

4. يسمح كل من الطرفين المتعاقدين، على أساس قاعدة المعاملة بالمثل، لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تُحضر وأن تستبقي في أراضيه، خلال فترات وجيزة لا تتجاوز ثمانين (٩٠) يوماً، الموظفين الإضافيين الذين تحتاجهم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المذكورة التابعة للطرف المتعاقد الآخر من أجل تشغيلها أو نشاطاتها.

5. يكفل الطرفان المتعاقدان لمن يمتلك الركاب، أيّاً كانت جنسياتهم، من شراء تذاكر السفر من مؤسسة النقل الجوي التي يختار بها بالعملة المحلية أو أي عملة قابلة للتحويل الحر المعتمدة من قبل المؤسسة المعنية. تنطبق هذه المبادئ كذلك على نقل البضائع.

6. يحق لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لطرف متعاقد، على اساس قاعدة المعاملة بالمثل، أن تبيع تذاكر نقل الركاب ونقل البضائع، بالعملة المحلية او بعملة قابلة للتحويل الحر، في مكاتبها أو بواسطة وكلاء معتمدين

من اختيار ما. كما يحق لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعيّنة لأحد الطرفين فتح والاحتفاظ بحسابات مصرفية إسمية بعملة احد هما او بأي عملة أخرى قابلة للتحويل الحر، وذلك وفقاً لما تراه مناسباً.

المادة ١٤

اتفاقيات التعاون التجارية

1. لأغراض استثمار الخدمات الجويّة المتّفق عليها، يجوز لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقيات تعاون تجارية، ولا سيّما اتفاقيات حجز السعة، وتقاسم الرموز، وتأجير أو أي عقد استثمار مشترك وذلك:

أ) مع مؤسسة أو عدة مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين؛

و

ب) مع مؤسسة أو عدة مؤسسات نقل جوي تابعة لبلد ثالث.

2. يجب ان تتوفر لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعيّنة، في إطار اتفاقيات التعاون التجارية هذه، التراخيص المطلوبة وحقوق النقل ذات الصلة بما فيها تلك المرتبطة بالطرق والسعة، كما يجب أن تفي هذه المؤسسات بالمعايير التي تُطبّق عادة على هذه الاتفاقيات.

3. يجب أن تتوفر لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يجري التعاقد معها، في إطار اتفاقيات التعاون التجارية هذه، التراخيص المطلوبة وحقوق النقل ذات الصلة بما فيها تلك المرتبطة بالطرق والسعة، كما يجب أن تفي هذه المؤسسات بالمعايير التي تُطبّق عادة على هذه الاتفاقيات.

4. إنّ السعة الإجمالية المتعلّقة بالخدمات الجويّة التي سيجري تأمينها في إطار اتفاقيات التعاون التجاري المعنية يجري احتسابها من ضمن رزمة السعة المخصّصة بالطرف المتعاقد الذي عيّن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية. ولا تُحتسب السعة المتعلّقة بالخدمات الجويّة التي تؤمّنها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي في إطار اتفاقيات التعاون التجاري المذكورة من ضمن رزمة الخدمات الجوية للطرف المتعاقد الذي عيّن هذه المؤسسات.

5. يجوز لسلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين الطلب ليس فقط من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الفعلية والمعيّنة من مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المتعاقدة بإيداع برامج الطرق لكل منها لأغراض الترخيص.

6. حين تطرح مؤسسة نقل جوي بيع خدمات في إطار اتفاقيات التعاون التجاري، تُعلم المؤسسة المعنية أو وكيلها الشاري عند الشراء عن هوية مؤسسة النقل الجوي الفعلية على كل جزء من الخدمة وهوية مؤسسة النقل الجوي التي يوقّع معها عقداً.

المادة ١٥

تحويل فائض الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة لمؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف الآخر حق تحويل العملات وفائض الإيرادات التي تحققه في أراضي الطرف الآخر من خلال بيع خدمات النقل الجوي وما يتصل بها، إلى الإقليم او الأقاليم التي تختارها، وذلك على أساس قاعدة المعاملة بالمثل وبناءً لطلب المؤسسة. يُسمح بتحويل العملات وفائض الإيرادات بسرعة، من دون قيود أو ضرائب، بالنسبة لسعر الصرف الساري في ما خص المعاملات الجارية و التحويلات في التاريخ الذي تقدمت فيه مؤسسة النقل الجوي بطلب التحويل بداية.

2- يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من الطرف المتعاقد الآخر حق تخصيص كل او جزء من الإيرادات التي حققتها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر لتسديد جميع المصروفات المتصلة بأنشطتها فيما خص النقل (بما في ذلك شراء الوقود) وغيرها من الأنشطة المتصلة بالنقل الجوي.

3- تخضع الإيرادات التي تحققها مؤسسة معيّنة من طرف متعاقد من استثمار النقل الدولي للضريبة فقط في الدولة التي يوجد فيها مقرّ المؤسسة المعنيّة.

4- في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة ١٦

خدمات المساعدة أثناء التوقف

شرط التقيد بالقوانين والأنظمة سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين، يحق لكل من مؤسسات النقل الجوي أن تقوم في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بخدمة المناولة الأرضية ذاتياً أو أن تختار حسب تقديرها من بين مقدمي الخدمات المنافسين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية أثناء التوقف كلياً أو جزئياً، في حال وجود قوانين وأنظمة نافذة تحد أو تستبعد المناولة الأرضية الذاتية وفي غياب منافسة فعلية بين مقدمي الخدمات أثناء التوقف، تُعامل كل من مؤسسات النقل الجوي المعيّنة على أساس غير تمييزي في ما خص الوصول إلى المساعدة وخدمات المناولة الأرضية أثناء التوقف التي يوفرها مقدم خدمات أو أكثر.

المادة ١٧

التعرفات

1. ترضي التعرفات (بما في ذلك الضرائب أو/والرسوم الإضافية) التي ستطبقها مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من كل من الطرفين المتعاقدين على مستويات معقولة، بحرية وبشكل مستقل، مع مراعاة كافة العوامل ذات العلاقة، بما في ذلك نفقات الاستثمار ومميزات الخدمات والربح المعقول.

2. يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب بأن تسجل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر لدى سلطات الطيران التابعة له التعرفة التي تريد تقاضيها من وإلى أراضيه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرفين المتعاقدين وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بثلاثين (٣٠) يوماً على الأقل. في حالات استثنائية، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة.

3. دون المساس بالقوانين المتعلقة بالمنافسة وحماية المستهلك المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين، يقتصر التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين على الآتي:

أ. حماية المستهلكين من تعرفات مرتفعة أو مقيّدة بشكل مبالغ نتيجة عن تعسف بموقع مهيمن؛ و

ب. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفات المتدنية المصطنعة نتيجة دعم أو إعانة حكومية مباشرة أو غير مباشرة؛

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفات المتدنية المصطنعة تحديداً لغاية القضاء على المنافسة.

4. عندما تعتقد سلطات الطيران لدى أحد الطرفين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر غير منسجمة مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة و/أو لا تنطبق على الفئات المقصودة في الفقرة ٣ البندين (أ) و(ب) و/أو الفقرة ٣ البند (ج)، فإنها تُرسل إشعار خطي لمثيلتها 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 تسجيل التعرفة موضوع البحث. غير أنه يجوز أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف 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 لموافقة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر.

2. تُبلّغ برامج التشغيل المشار إليها قبل ثلاثين (٣٠) يوماً على الأقل من بدء التشغيل وتحدد على وجه الخصوص مواعيد الرحلات، وتيرة الخدمة، نوع الطائرات، أرقامها وعدد المقاعد المتوفرة للركاب. يجوز في بعض الحالات خفض هذا الثلاثين (٣٠) يوماً بعد شرط التوافق بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

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

المادة ١٩

المرور العابر

1. يخضع الركاب العابرون والأمتعة عبر إقليم أي من الطرفين لتفتيش مبسّط يجوز أن يخضع الركاب لتفتيش مفصّل لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، ومراقبة المخدرات، والرقابة الجمركية أو بسبب ظروف معيّنة.
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 طلبها أن تزوّدها بناءً على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة والتي تؤمنها مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين وذلك لمتابعة تشغيل الخدمات الجوية المتّفق عليها.

المادة ٢١

المشاورات والتعديلات

1. تتشاور سلطات طيران الطرفين المتعاقدين كلما ارتأت ضرورة لذلك، في إطار التعاون الوثيق، وذلك بغرض السهر على التطبيق المرضي لمبادئ وأحكام هذا الاتفاق. تبدأ هذه المشاورات في مهلة ستين (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 وملحقه براء منتسباً. يُمكن أن تجري هذه المشاورات بين سلطات الطيران وان تتم بشكل شفهي أو بالمراسلة. يجب أن تبدأ تلك المشاورات في غضون ستين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام طلب التشاور.
3. تدخل التعديلات أو الإضافات على هذا الاتفاق التي وافق عليها الطرفان بموجب أحكام الفقرة ٢ من هذه المادة حيّز التنفيذ بعد تأكيد إتمام الإجراءات الداخلية المطلوبة لدخولها حيّز 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 بتسويته أولاً عن طريق التفاوض المباشر بين سلطات الطيران، وفقاً لأحكام المادة ٢١ من هذا الاتفاق.
2. إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية، يمكن اللجوء على حل الخلاف عن طريق المشاورات الدبلوماسية. تبدأ هذه المشاورات في مهلة أقصاها ستين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام طلب التشاور الصادر عن أحد الطرفين المتعاقدين.
3. إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية من خلال المفاوضات وفقاً للفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، يمكنهما الاتفاق على إحالته على شخص أو هيئة يتوافقان عليها أو يُحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين. في هذه الحالة يُعيّن كل طرف محكماً واحداً ويقوم المحكمان المعيّنان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث الذي يلتقي أن لا يكون من رعايا أي من الطرفين ويكون رئيساً للهيئة. يُعيّن كل من الطرفين المتعاقدين محكماً عليه خلال ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم أي منهما من الطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية إشعاراً يطلب إحالة النزاع على التحكيم، ويعيّن المحكم الثالث خلال مدة ستين (٦٠) يوماً إضافية. إذا تعذر على أي من الطرفين تعيين محكماً عليه خلال الفترة المحدّدة أو إذا تعذّر تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحدّدة، 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 بحرية الإجراءات الخاصة بها. يتحمل كل طرف نفقات المحكم المعين وحصة متساوية من التكاليف الأخرى المرتبطة بأنشطة الهيئة.
5. يلتزم الطرفان بأي قرار يُتخذ بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة.
6. في حال وطوال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة ٣ 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 متعددة الأطراف في مجال النقل الجوي نافذة في ما خص الطرفين بعد دخول هذا الاتفاق حيّز التنفيذ، يُعدَّل بأحكام تلك الاتفاقية بإمكان الطرفين المتعاقدين أن يعمدا إلى التشاور وفقاً للمادة ٢١ من هذا الاتفاق بغية معرفة مدى تأثر هذا الاتفاق بأحكام الاتفاقية متعددة الأطراف وما إذا كان ملائماً مراجعة هذا الاتفاق مع الأخذ بالاعتبار الاتفاقية متعددة الأطراف.

المادة ٢٤

نقض الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بنيته في نقض هذا الاتفاق، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة ينتهي الاتفاق بعد اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلّا إذا تم سحب الإخطار بالنقض بالإتفاق قبل انتهاء هذه المدة. إذا لم يقر الطرف الأخر بتسلمه للإخطار، فيعتبر انه قد تم استلامه بعد خمسة عشر (١٥) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة ٢٥

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يتعيّن تسجيل هذا الإتفاق لدى منظمة الطيران المدني الدولي بواسطة الطرفين المتعاقدين.

المادة ٢٦

الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيّز التنفيذ بعد ان يكون كل من الطرفين المتعاقدين قد أبلغ الطرف الاخر عبر قنواته الدبلوماسية بإتمام الإجراءات الداخلية لديه اللازمة لدخول الاتفاق حيّز التنفيذ.

يلغي هذا الاتفاق اتفاق النقل الجوي الموقّع بين الجمهورية اللبنانية وجمهورية ساحل العاج في ابيدجان في ١٩ كانون الأول ١٩٦٣.

إثباتاً لذلك، قام الموقّعان ادناه المفوّضان حسب الأصول كل منهما من قبل حكومته، بتوقيع هذا الاتفاق.

حُرّر في ..أبيدجان..... بتاريخ ..... 24 AVR 2025 ..... على نسختين أصليتين باللغتين العربية والفرنسية، والنصين الحجية نفسها. في حال الإختلاف في التفسير، يعتمد النص باللغة الفرنسية.

عن حكومة الجمهورية اللبنانية

عن حكومة جمهورية ساحل العاج

ملحق

جدول الطرق

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

نقاط المغادرة	نقاط متوسطة	نقاط الوصول	نقاط فيما وراء
أي نقطة (نقاط) في لبنان	واحدة أو أكثر	اليمن	واحدة أو أكثر

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

نقاط المغادرة	نقاط متوسطة	نقاط الوصول	نقاط فيما وراء
أي نقطة (نقاط) في ساحل العاج	واحدة أو أكثر	بيروت	واحدة أو أكثر

ملاحظات:

1. يمكن لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين، وبحسب خيار كل مؤسسة، الإقلال 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 أراضي البلد الذي عينَ مؤسسة النقل الجوي.
2. يخضع ممارسة حقوق الطيران وفق الحرية الخامسة لموافقة سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

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 1er
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 c 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 Parti 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.

ARTICLE 4
REVOCATION, 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 aerien) 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,

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

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

Pour le Gouvernement de la République de 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 وفقا للمتطلبات التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي؛

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

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

الجمهورية اللبنانية

مجلس النواب

تقرير اللجان النيابية المشتركة

حول

مشروع القانون الوارد بالمرسوم رقم ٣١٣٩ الرامي إلى الإجازة للحكومة اللبنانية إبرام إتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي

عقدت اللجان النيابية: المال والموازنة، الإدارة والعدل، الشؤون الخارجية والمغتربين، الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه، الصحة العامة والعمل والشؤون الاجتماعية، التربية والتعليم العالي والثقافة، البيئة وتكنولوجيا المعلومات، جلسةً مشتركة عند الساعة الحادية عشرة من قبل ظهر يوم الأربعاء الواقع فيه ٢٠٢٦/١٠/١٤، برئاسة دولة نائب رئيس مجلس النواب إلياس بو صعب، وحضور عدد من السادة النواب، وذلك لدرس "مشروع القانون الوارد بالمرسوم رقم ٣١٣٩ تاريخ ٢٦ أيار ٢٠٢٦ الرامي إلى الإجازة للحكومة اللبنانية إبرام إتفاق بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية ساحل العاج حول خدمات النقل الجوي.

تمثلت الحكومة بمعالي وزير المهجّرين ووزير الدولة لشؤون التكنولوجيا والذكاء الإصطناعي كمال شحادة.

كما حضر الجلسة كلٌّ من:

- مدير عام وزارة التربية والتعليم العالي فادي يرق
- رئيس الهيئة العامة للطيران المدني محمد عزير
- الأمين العام لوزارة الخارجية والمغتربين السفير عبد الستار عيسى
- مدير عام وزارة الصحة العامة وئام بو حمدان
- مدير عام الهيئة الوطنية لإدارة النفايات مروان رزق الله
- رئيس مركز الاستشارات القانونية في وزارة الخارجية والمغتربين السفير جورج سطار
- مدير عام مؤسسة مياه بيروت وجبل لبنان ربيع حنيفة

٢٤

بعد الاطلاع على الاسباب الموجبة وعلى مضمون مشروع القانون،

أكد السادة النواب على أهمية هذه الاتفاقية، ولا سيما لجهة تعزيز التعاون الثنائي في مجال النقل الجوي، بما يساهم في تسهيل حركة النقل والتنقل بين البلدين، وتنشيط التبادل التجاري وتعزيز العلاقات الاقتصادية بينهما، وتكريس مبدأ المعاملة بالمثل بين الدولتين.

وبعد البحث والمناقشة،

اقرّت اللجان النيابية مشروع القانون، بإجماع الأعضاء الحاضرين، كما ورد.

واللجان إذ تحيل مشروع القانون المذكور أعلاه كما أقرته، الى المجلس النيابي الكريم لتأمل إقراره.

بيروت في ٢٠٢٦/١٠/١٤

المقرر الخاص

النائب

د. عناية عز الدين