

مرسوم اتحادي رقم (49) لسنة 2023

بالتصديق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية كوت ديفوار
في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

نحن محمد بن زايد آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

- بعد الاطلاع على الدستور،
 - وعلى القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 1996 في شأن الهيئة العامة للطيران المدني، وتعديلاته،
 - وبناءً على ما عرضه رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني، وموافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،
- رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة جمهورية كوت ديفوار في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة دبي بتاريخ 24 نوفمبر 2021، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

محمد بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدرعنا في قصر الرئاسة - أبوظبي:

بتاريخ: 10 / شعبان / 1444هـ

الموافق: 02 / مارس / 2023م



United Arab Emirates

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية كوت ديفوار

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

فهرس المواد

تمهيد	
المادة 1	التعاريف
المادة 2	منح الحقوق
المادة 3	التعيين والترخيص
المادة 4	إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل للناقلات الجوية
المادة 5	المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها
المادة 6	الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى
المادة 7	تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية
المادة 8	المشاركة بالرمز
المادة 9	شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران
المادة 10	سلامة الطيران
المادة 11	رسوم الاستخدام
المادة 12	أمن الطيران
المادة 13	النشاطات التجارية
المادة 14	تحويل الإيرادات
المادة 15	الموافقة على جداول الرحلات
المادة 16	التعارف
المادة 17	تبادل المعلومات
المادة 18	المشاورات
المادة 19	تسوية النزاعات
المادة 20	تعديل الاتفاقية
المادة 21	تسجيل الاتفاقية
المادة 22	إنهاء الاتفاقية
المادة 23	دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

الملحق 1 جدول الطرق

الملحق 2 كشف بالدول الأخرى المشار إليها في المادة 3 من هذه الإتفاقية

تمهيد

إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة و حكومة جمهورية كوت ديفوار (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛

رغبة منهما بعقد اتفاقية تتسجم مع و تكمل المعاهدة المشار اليها بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما لأهمية النقل الجوي كوسيلة لإنشاء وتعزيز أواصر الصداقة والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين؛

ورغبة منهما في تسهيل تطوير فرص النقل الجوي العالمي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

التعريف

1- لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، عبارة:

- أ. "سلطات الطيران" فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، وفيما يخص جمهورية كوت ديفوار، الهيئة الوطنية للطيران المدني لجمهورية كوت ديفوار ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛
- ب. "الخطوط المتفق عليها" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية كوت ديفوار وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛
- ج. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، والملحق المحرر تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملحق؛
- د. "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة؛
- هـ. "الملحق 1" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة 20 من هذه الاتفاقية؛
- و. "الشحن" يشمل البريد؛
- ز. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل: (1) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ (2) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛
- ح. "مؤسسات النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛
- ط. "التعريفات" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعريفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛
- ي. "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛
- ك. "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي

أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛

2- يعتبر الملحق لهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها.

3- لتطبيق هذه الاتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، حيث تنطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة 2

منح الحقوق

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.

2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية :

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه.

ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية . و

ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية

الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة

دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل

الخطوط المتفق عليها.

3- إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعنية

بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2(أ) و 2(ب) من هذه المادة.

4- ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعنية

التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة

ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

5- إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين

تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية

أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل

أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات

مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.

6- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات

والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز .

المادة 3

التعيين والترخيص

- 1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التحويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .
- 2- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام خطاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو (المؤسسات) المعنية تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.
- 3- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقاً لأحكام المعاهدة.
- 4- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المنصوص عليها في الفقرة 2(ج) من المادة (2) في هذه الاتفاقية، في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياه.
- 5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة (15) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

إلغاء و تعليق وتحديد تراخيص التشغيل

- 1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها للحقوق المحددة في المادة 3 من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائماً من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:
 - أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو
 - ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقاً للشروط الموضوعية بموجب هذه الاتفاقية؛ أو
 - ج. في حال لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياها؛ أو
 - د. وفقاً للفقرة (6) من المادة 10 من هذه الاتفاقية؛ أو
 - هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لرفع مستوى السلامة وفقاً للفقرة (2) من المادة 10 من هذه الاتفاقية؛ أو
 - و. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة 19 من هذه الاتفاقية؛
- 2- ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 18.
- 3- إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 19.

المادة 5

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- 1- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.
- 2- يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.
- 3- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.
- 4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 16 من المعاهدة.
- 5- لا يفرض طرف متعاقد على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة 6

الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

- 1- يعفي كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم التفتيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيوتها ومعدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على أشياء

مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والأشياء الأخرى المعدة والمستخدمه حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها، إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي والرى الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية لأغراض الحجز وإصدار التذاكر وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعنية ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعنية دون مقابل.

2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة بشرط:

- أ. إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من قبل أو باسم مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر؛
- ب. بقاؤها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.
- ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مع كونها معدة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛ سواء استخدمت أو استهلكت هذه المواد كلياً أو جزئياً ضمن إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

3- لا يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر،

بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر .

المادة 7

تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

- 1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحه جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحه وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.
- 2- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.
- 3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.
- 4- يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات. وتغفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

المادة 8

المشاركة بالرمز

- 1- يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.
- 2- قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسئول عن المسؤولية المدنية والأموال المتعلقة بعلاقات المسافرين و الأمن و السلامة و التسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.
- 3- توافق سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.
- 4- في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مبيعة، التأكد من أن المشتري يعلم تماماً مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع المشتري.
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسيّر تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة 9

شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران

- 1- تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أي من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.
- 2- يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

3- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافاً عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة 10(2)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 18، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضي يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الاتفاقية.

المادة 10

سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الاتفاقية.

3- تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعدات (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش ميداني")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4- 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 للمعاهدة؛ أو
ب- أو مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة
المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛
تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من
المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة
أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة،
لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً
للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح
بإجراء تفتيش ميداني لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون
للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار
إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك
الفقرة.

6- يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة
أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف
المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو
رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة
لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً لل فقرات (2) أو (6) من هذه
المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

المادة 11

رسوم الاستخدام

1- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات
المسئولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة
التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى،
هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن
لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستخدامها نفس
التسهيلات والخدمات.

2- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى بذلك من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.

3- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسؤولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة 12

أمن الطيران

1- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

2- ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

3- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيتها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

4- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.

5- يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق على الطرفين المتعاقدين.

6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 4 أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.

7- على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزائن الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

8- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

9- يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخل غير مشروع وهي على أرضه بقاءها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطاقمها.

10- عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم

التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة 5 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقاً للفقرة (1) من المادة 4 قبل انقضاء فترة خمسة عشر (15) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقاً لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقييد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة 13

النشاطات التجارية

- 1- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 3- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعنية وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة 2 من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في ذلك الطرف المتعاقد.
- 4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسباً، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملة قابلة للتحويل الحر.
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.

6- يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تطبيق مبادئ السلوك المحددة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني لتنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي داخل إقليمه، بما يتفق مع اللوائح والالتزامات الأخرى ذات الصلة فيما يتعلق بأنظمة الحجز الآلي.

7- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية القيام بإجراءاتها الخاصة بالمناولة الأرضية من حيث عمليات التدقيق للركاب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة هبوط أو إقلاع الطائرة كما أنه يخضع للقيود التي تفرضها متطلبات السلامة في المطار والأمن والبنية التحتية للمطار. وعندما تحول اعتبارات السلامة والأمن دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، تتاح خدمات المناولة الأرضية دون تفضيل أو تمييز لأي مؤسسة نقل جوي تقدم خدمات جوية دولية مشابهة.

8- على أساس تبادلي وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (7) من هذه المادة، يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تختار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أي وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمعتمدين لدى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من أجل توفير خدمات المناولة جزئياً أو كلياً.

9- يجوز السماح لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أيضاً أن توفر خدمات المناولة الأرضية المبينة في الفقرة (7) من هذه المادة جزئياً أو كلياً لمؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تخدم نفس المطار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. 10- تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 14

تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات. وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقاً للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية. وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية، تتم هذه التحويلات على أساس أسعار الصرف السائدة للدفعات الجارية.

2- يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تصرف وتحويل إلى بلدها عند الطلب إيراداتها المحلية الفائضة عن مصاريفها المحلية. ويسمح بإجراء الصرف والتحويل دون قيود

بسر الصرف المطبق على المعاملات الجارية وقت تقديم هذه الإيرادات للصرف والتحويل ولا تخضع لأي رسوم سوى تلك المستوفاة عادة من قبل المصارف لقاء إجراء عمليات الصرف والتحويل هذه.

3- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 15

الموافقة على جداول الرحلات

1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جدول رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها قبل افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.

2- إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعنية أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقة بجدول رحلات المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر المعني، الذي يتعين عليه بدوره أن يقوم بدراسة الطلب إيجابياً.

المادة 16

التعرفات

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد التعريفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعنية باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.

2- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعرفة التي تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعنية من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (30) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من

المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعريفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد وفي حال عدم موافقة سلطات الطيران المدني على اعتماد التعرفة يجب إبداء أسباب ذلك وفقاً للفقرة 4 من هذه المادة.

- 3- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما تنص عليه خلافاً لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعريفات المقترحة تقاضيتها أو التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.
- 4- يجوز للطرفين المتعاقدين التدخل في أي وقت ويكون ذلك مقتصرًا على:

أ. منع التعرفة التي يعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضرراً للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛

ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛

- ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعنية من الأسعار المنخفضة المصطنعة.
- 5- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة (4) من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضى، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك .

المادة 17

تبادل المعلومات

- 1- على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات

بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر . ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء .

2- على سلطات الطيران المدني التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذاك الطرف المتعاقد الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة 18

المشاورات

1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية إذا اقتضى الأمر ذلك.

2- مع مراعاة المواد 4 و 10 و 12، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات ، شفوية أو مكتوبة، في غضون (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 19

تسوية النزاعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض .

2- إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه .

3- إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (3) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ

تسلم طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة (30) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين المتعاقدين أو المقيمين الدائمين لديه.

4- باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فتره أقصاها 30 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

5- باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافاً لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال 45 يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال 60 يوماً بعد ذلك. وتعد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال 30 يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.

6- يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قراراً خطياً خلال 30 يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال 30 يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

7- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال 15 يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال 15 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

8- يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.

9- مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم وحصة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة 3(ب) من هذه المادة.

10- في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (8) من هذه الاتفاقية، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملزم.

المادة 20

تعديل الاتفاقية

1- مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه الاتفاقية، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقاً لأحكام المادة 18 ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان، ويتوقف هذا التاريخ على اكتمال إجراءات المصادقة الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.

2- يجوز الاتفاق على أي تعديلات لملحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.

3- تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة 21

تسجيل الاتفاقية

يقدم الطرفان المتعاقدان هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها لديها.

المادة 22

إنهاء الاتفاقية

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهراً بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.
- 2- وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة 23

دخول الاتفاقية حيز النفاذ

يتم العمل بهذه الاتفاقية بصورة مبدئية من تاريخ التوقيع عليها و ندخل حيز التنفيذ من تاريخ آخر إخطار يتم استلامه عبر القنوات الدبلوماسية بأن الطرفين المتعاقدين قد استوفيا إجراءاتهما الداخلية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا بالأحرف الأولى على هذه الاتفاقية المحررة على نسختين أصليتين باللغة العربية و الإنجليزية والفرنسية ولكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ. وفي حال الاختلاف في التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في هذا اليوم-----²⁴ من شهر نوفمبر عام 2021م

عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

عن حكومة كوت ديفوار

الملحق جدول الطرق

القسم 1:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في جمهورية كوت ديفوار	أي نقاط

القسم 2:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة جمهورية كوت ديفوار:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في جمهورية كوت ديفوار	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

1- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريد؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم؛ وأن تخدم النقاط الواقعة داخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بأي تشكيلة كانت؛ وأن تتقل حركتها المروية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة أو نقاط على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة.

2- يحق لشركات الطيران المعينة لكل طرف متعاقد ممارسة حقوق حركة المرور الخامسة الكاملة غير المقيدة على الركاب و / أو الخدمات المجمعة إلى / من النقاط الوسيطة و / أو التي تتجاوز النقاط التالية:

بالنسبة لخطوط الطيران المعينة في دولة الإمارات العربية المتحدة: أبوجا ، أكرا ، أديس أبابا ، باماكو ، بيروت ، كازا بلانكا ، فريتاون ، كانو ، الخرطوم ، لاغوس ، مونروفييا وطرابلس ، كنقاط وسيطة و / أو ما وراءها ؛ أي نقاط في أمريكا اللاتينية تتجاوز النقاط ؛



United Arab Emirates

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED
ARAB EMIRATES
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CÔTE
D'IVOIRE
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR
RESPECTIVE TERRITORIES**

Index to the Articles

PREAMBLE

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

ARTICLE 4 - REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

ARTICLE 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

ARTICLE 8 - CODE SHARING

ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

ARTICLE 10 - SAFETY

ARTICLE 11 - USER CHARGES

ARTICLE 12 - AVIATION SECURITY

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

ARTICLE 14 - TRANSFER OF FUNDS

ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

ARTICLE 16 - TARIFFS

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

ARTICLE 18 - CONSULTATION

ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES

ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

ARTICLE 21 - REGISTRATION

ARTICLE 22 - TERMINATION

ARTICLE 23 - ENTRY INTO FORCE

PREAMBLE

The Government of the United Arab Emirates and the Government of the Republic of Côte d'Ivoire (Hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

- a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority and in the case of the Government of the Republic of Côte d'Ivoire, the Civil Aviation Authority of Côte d'Ivoire; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
- b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the United Arab Emirates and Côte d'Ivoire for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination; "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;
- c) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- d) "Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;
- e) "Cargo" includes mail;
- f) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
- g) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- h) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
- i) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- j) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;

2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights;
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
 - c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.
5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.
6. The Designated Airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a Designated Airline of the rights specified in paragraph 2(c) of Article 2 of this Agreement, in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights;
 - a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - c) in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or
 - d) In accordance with paragraph (6) of Article 10 of this Agreement;
 - e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
 - f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement;
2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of

service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 16 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:
 - a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services;

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the Territory of either Contracting Party or not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 8 - CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10 – SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 11 - USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 12 - AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at the Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September, 1971 and the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971*, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.
 7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications

and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.
6. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its Territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.
7. The Designated Airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the Territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (7) of this Article each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.
9. The Designated Airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph (7) of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the Territory of the other Contracting Party.
10. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14 - TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.
3. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.
2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 16 - TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.
2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:-
 - (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.

5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 18 -CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 10 and 12, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body for mediation.
3. If the Contracting Parties do not agree to mediation, or if a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.
4. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
5. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
8. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.
9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 3(b) of this Article.
10. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (8) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal ratification process of each Contracting Party.

2. Any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the date they have been agreed upon.
3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 21- REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annex, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 22 - TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

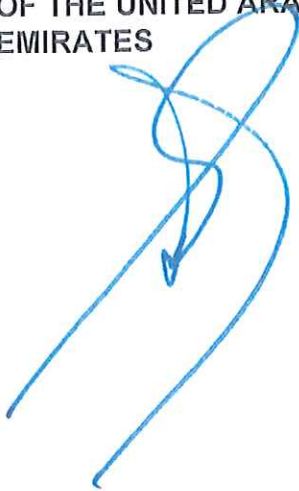
ARTICLE 23-ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be provisionally made effective from the date of signature and shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

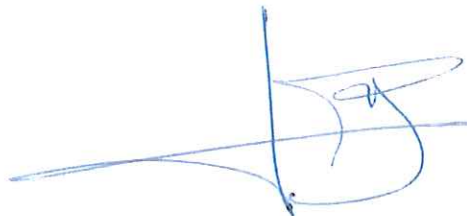
IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, French and English Languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Dubai on this ²⁴..... day of November of the year 2021

FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED ARAB
EMIRATES



FOR THE GOVERNMENT
OF CÔTE D'IVOIRE



ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of The United Arab Emirates.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the UAE	Any Points	Any Points in Côte d'Ivoire	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Côte d'Ivoire

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Côte d'Ivoire	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party are entitled to exercise full unrestricted fifth freedom traffic rights on passenger and/or combination services to/from the following intermediate and/or beyond points:

For the Designated Airlines of the UAE: Abuja, Accra, Addis Ababa, Bamako, Beirut, Casa Blanca, Freetown, Kano, Khartoum, Lagos, Monrovia and Tripoli as intermediate and/or beyond points; any points in Latin America as beyond points;



United Arab Emirates

ACCORD

ENTRE

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

ET

**LE GOUVERNEMENT
DES ÉMIRATS ARABES UNIS**

**POUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE ET AU-DELÀ
LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS**

Index des articles

PRÉAMBULE

ARTICLE 1 - DÉFINITIONS

ARTICLE 2 - OCTROI DE DROITS

ARTICLE 3 - DÉSIGNATION ET AUTORISATION

ARTICLE 4 - RÉVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

ARTICLE 5 - PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS

ARTICLE 6 - DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

ARTICLE 7 - APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS NATIONAUX

ARTICLE 8 - PARTAGE DE CODE

ARTICLE 9 - CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE

ARTICLE 10 - SÉCURITÉ

ARTICLE 11 - REDEVANCES D'USAGE

ARTICLE 12 - SÉCURITÉ AÉRIENNE

ARTICLE 13 - ACTIVITÉS COMMERCIALES

ARTICLE 14 - TRANSFERT DES EXCEDENTS DE RECETTES

ARTICLE 15 - APPROBATION DES PROGRAMMES HORAIRES

ARTICLE 16 - TARIFS

ARTICLE 17 - ÉCHANGE D'INFORMATIONS

ARTICLE 18 - CONSULTATIONS

ARTICLE 19 - RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

ARTICLE 20 - AMENDEMENT DE L'ACCORD

ARTICLE 21 - ENREGISTREMENT

ARTICLE 22 - DÉNONCIATION

ARTICLE 23 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, d'une part ;
Et
Le Gouvernement des Émirats Arabes Unis, d'autre part ;

(ci-après dénommés les « Parties contractantes ») ;

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un Accord conforme et complémentaire à ladite Convention, aux fins de l'établissement et de l'exploitation de services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de favoriser l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays ;

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités de transport aérien international;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte ne le requière :
 - a) l'expression « Autorité Aéronautique » désigne pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, l'Autorité Nationale de l'aviation civile de Côte d'Ivoire et pour le Gouvernement des Émirats Arabes Unis, l'Autorité Générale de l'aviation civile ; ou dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exécuter toute fonction à laquelle se rapporte le présent Accord ;
 - b) l'expression « Services agréés » désigne les services aériens internationaux réguliers entre et au-delà des territoires respectifs de la Côte d'Ivoire et des Émirats Arabes Unis pour le transport de passagers, de bagages et de fret, séparément ou en combinaison;
 - c) « Accord » désigne le présent Accord, son Annexe rédigée en application de celui-ci et tout amendement à l'Accord ou à l'Annexe ;
 - d) les expressions « Service aérien » « Compagnie aérienne », « Service aérien international » et « escale à des fins non commerciales » ont le sens qui leur est respectivement attribué à l'article 96 de la Convention ;
 - e) le terme « Annexe » comprendra le tableau de routes annexé à l'accord et toutes clauses ou notes figurant dans ladite annexe et toute modification y apportée conformément aux dispositions de l'article 20 du présent accord ;
 - f) le terme « Cargo » comprend le courrier ;

- g) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944, et comprend: (i) tout amendement à celle-ci qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes ; et (ii) toute annexe ou amendement adopté en vertu de l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est à un moment donné en vigueur pour les deux Parties contractantes ;
 - h) l'expression « Compagnies aériennes désignées » désigne une ou plusieurs compagnies aériennes qui ont été désignées et autorisées conformément à l'article 3 du présent Accord ;
 - i) le terme « Tarifs » désigne les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier ;
 - j) le terme « Territoire » par rapport à un État a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;
 - k) l'expression « Redevance d'usage » désigne la redevance imposée aux compagnies aériennes par les autorités compétentes ou autorisées par elles pour la fourniture d'installations aéroportuaires, de biens et / ou d'installations de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes pour les aéronefs, leurs équipages, passagers, bagages et la cargaison ;
2. L'annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci.
3. Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

ARTICLE 2 : OCTROI DE DROITS

- 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de permettre à ses compagnies aériennes désignées d'établir et d'exploiter des services agréés.
- 2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante jouiront des droits suivants :
 - a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir ;
 - b) faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales, et
 - c) effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans le but d'embarquer et / ou de débarquer dans le cadre du trafic international de

passagers, de bagages et du fret, séparément ou en combinaison, dans le cadre de l'exploitation des services agréés.

3. En outre, la ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante, autres que celles désignées en vertu de l'article 3, jouiront également des droits spécifiés aux paragraphes 2 (a) et 2 (b) du présent article.
4. Aucune disposition du présent article ne sera réputée conférer à une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages et du fret transporté à titre onéreux ou moyennant location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.
5. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, une compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante est incapable d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la continuité de l'exploitation par un réaménagement temporaire approprié des itinéraires, tel que décidé d'un commun accord.
6. Les compagnies aériennes désignées auront le droit d'utiliser toutes les voies aériennes, aéroports et autres installations fournis par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire.

ARTICLE 3 : DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. L'Autorité aéronautique de chaque Partie contractante aura le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés et de retirer ou de modifier la désignation d'une telle entreprise ou de remplacer une entreprise par une entreprise précédemment désignée. Cette désignation peut préciser la portée de l'autorisation accordée à chaque compagnie aérienne en relation avec l'exploitation des services agréés. Les désignations et toute modification y relative seront faites par écrit par l'Autorité aéronautique de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien auprès de l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.
2. Dès réception d'un avis de désignation, de substitution ou de modification de celui-ci, et à la demande de la Compagnie aérienne désignée dans la forme et de la manière prescrites, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accordera sans délai à la ou aux compagnies aériennes désignées, les autorisations d'exploitation appropriées.
3. L'Autorité aéronautique d'une Partie contractante peut exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante prouve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements usuellement appliqués à l'exploitation

des services aériens internationaux par cette autorité, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe (2) du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice par une compagnie aérienne désignée des droits spécifiés au paragraphe 2 c) de l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où, sous réserve d'un accord spécial entre les Parties contractantes, il n'est pas convaincu que la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise sont assurés par la Partie contractante désignant l'entreprise ou par ses nationaux.
5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment à exploiter les services agréés en totalité ou en partie, à condition qu'un programme horaire soit établi conformément à l'article 15 du présent Accord pour ces services.

ARTICLE 4 : RÉVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. L'Autorité aéronautique de chaque Partie contractante aura, à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou d'imposer des conditions, temporaires ou permanentes, qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :
 - a) en cas de non-respect par cette entreprise de transports aériens des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par l'Autorité aéronautique de la Partie contractante accordant ces droits conformément à la Convention ; ou
 - b) au cas où la compagnie aérienne n'opère pas conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord ; ou
 - c) dans tous les cas où, sous réserve d'un Accord spécial entre les Parties contractantes, elle n'est pas convaincue que la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise sont exercés par la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou ses ressortissants ; ou
 - d) conformément au paragraphe 6 de l'article 10 du présent accord ;
 - e) en cas de manquement de l'autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées pour améliorer la sécurité conformément au paragraphe 2 de l'article 10 du présent Accord ; ou
 - f) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision ou une injonction découlant de l'application de l'article 19 du présent Accord ;

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate de conditions mentionné au paragraphe (1) du présent article ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, comme prévu à l'article 18.
3. En cas d'action d'une Partie contractante en vertu du présent article, les droits de l'autre Partie contractante en vertu de l'article 19 ne seront pas immédiatement remis en cause.

ARTICLE 5 : PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS

1. Chaque Partie contractante autorise réciproquement les compagnies aériennes désignées par elles avec possibilité équitable et égale de concurrence pour assurer le transport aérien international régi par le présent Accord.
2. Chaque partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de discrimination et de pratiques anticoncurrentielles ou prédatrices dans l'exercice des droits et prérogatives énoncés dans le présent Accord.
3. Aucune restriction n'est imposée quant à la capacité et à la fréquence et / ou sur le type (s) d'aéronef devant être utilisé par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes dans les services passager, fret, séparément ou ensemble. Chaque compagnie aérienne désignée est autorisée à déterminer librement les fréquences et les capacités qu'elle offre dans le cadre des services agréés.
4. Aucune des Parties contractantes ne limitera unilatéralement le volume du trafic, les fréquences, la régularité du service ou le (s) type (s) d'aéronef exploité (s) par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, sauf si des exigences douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales l'exigent, dans des conditions uniformes conformes à l'article 16 de la Convention.

Aucune des Parties contractantes n'imposera aux Compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante une exigence de premier refus, un taux de majoration, aucune redevance d'objection ou toute autre exigence concernant la capacité, les fréquences ou le trafic qui serait incompatible avec les objectifs du présent Accord.

ARTICLE 6 : DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Chaque Partie contractante exempte les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes directes ou indirectes, des frais d'inspection et de tous les autres droits et taxes nationaux et / ou locaux sur les aéronefs ainsi que leur équipement régulier, le carburant, les lubrifiants, l'équipement d'entretien, les outils d'aéronef, les fournitures

techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les magasins d'aéronefs, y compris, mais sans s'y limiter, des articles tels que la nourriture, les boissons, l'alcool, le tabac et d'autres produits à vendre ou à utiliser par les passagers pendant le vol et d'autres articles destinés à ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs utilisés par ladite Compagnie aérienne désignée exploitant les services agréés, ainsi que du stock de billets imprimés, des factures de transport aérien, des uniformes du personnel, des ordinateurs et des imprimantes de billets utilisés par la Compagnie aérienne désignée pour les réservations et la billetterie, tout matériel imprimé qui porte l'insigne de la compagnie aérienne désignée imprimé dessus et la publicité et la promotion habituelles des matériels distribués gratuitement par cette compagnie aérienne désignée.

2. Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux éléments visés au paragraphe (1) du présent article qui sont :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une compagnie aérienne désignée de l'autre partie contractante ;
- b) conservés à bord de l'aéronef d'une compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante à son arrivée et jusqu'à sa sortie du territoire de l'autre Partie contractante et / ou consommé pendant le vol au-dessus de ce territoire ;
- c) embarqués à bord de l'aéronef d'une compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés pour l'exploitation des services agréés ; si ces articles sont ou non utilisés ou consommés en tout ou en partie sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces articles ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Le matériel aérien régulier, ainsi que le matériel, les fournitures et les provisions normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par la compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation de l'autorité douanière de cette autre Partie contractante. Dans ce cas, ces équipements et articles bénéficieront des exemptions prévues au paragraphe (1) du présent article, à condition qu'ils puissent être tenus d'être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement. Éliminés conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues par le présent article seront également applicables dans les cas où les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes auront conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises, pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante, de matériel régulier et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, à condition que cette autre compagnie aérienne bénéficie de la (des) même (s) exemption (s) de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 7 : APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS NATIONAUX

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'admission, au séjour ou au départ de son territoire d'aéronefs utilisés pour la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs pendant qu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sans distinction de nationalité, car elles s'appliquent à la sienne, et doivent être respectées par ces aéronefs à l'entrée, au départ et à l'intérieur du territoire de ce contractant Fête.
2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante concernant l'admission, le séjour ou le départ de son territoire de passagers, bagages, membres d'équipage et le fret transporté à bord de l'avion, telles que les réglementations relatives à l'entrée, au dédouanement, à la sûreté aérienne, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la monnaie, à la santé, à la quarantaine et aux mesures sanitaires ou dans le cas du courrier, les lois et règlements postaux doivent être respectés par ou au nom de ces passagers, bagages, équipage et fret à l'entrée et au départ de et pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut accorder de privilège à sa propre compagnie aérienne ou toute autre compagnie aérienne par rapport à la ou aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante dans le cadre des lois et règlements prévus dans le présent article.
4. Les passagers, bagages et fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas les zones de l'aéroport réservées à cette fin ne seront, sauf en ce qui concerne les mesures de sûreté, la piraterie aérienne, le contrôle des stupéfiants soumis à un contrôle simplifié. Ces bagages et fret seront exonérés des droits de douane, taxes d'accise et autres redevances et charges nationales et / ou locales similaires.

ARTICLE 8 : PARTAGE DE CODE

1. La (les) compagnie aérienne (s) désignée (s) des deux Parties contractantes peuvent, soit en tant que transporteur commercial, soit en tant que transporteur exploitant, conclure librement des accords de coopération commerciale, y compris, mais sans s'y limiter, des accords d'espace bloqué et / ou de partage de code (y compris le partage de code de pays tiers), avec toute autre compagnie aérienne ou compagnie aérienne.
2. Avant de fournir des services de partage de code, les partenaires de partage de code conviennent de la Partie qui sera responsable en ce qui concerne les questions liées aux consommateurs, à la sécurité, à la sûreté et à la facilitation. L'Accord définissant ces conditions sera déposé auprès des deux autorités aéronautiques avant la mise en œuvre des accords de partage de code.

3. Ces arrangements seront acceptés par les autorités aéronautiques concernées, à condition que toutes les entreprises de transport aérien participant à ces arrangements aient les droits et / ou autorisations de trafic sous-jacents.
4. Dans le cas d'un accord de partage de code, la compagnie aérienne commerciale devrait, pour chaque billet vendu, s'assurer qu'il est clairement indiqué à l'acheteur au point de vente quelle compagnie aérienne exploitera effectivement chaque secteur du service et avec qui compagnie aérienne ou compagnies aériennes, l'acheteur conclut une relation contractuelle.
5. La ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante peuvent également offrir des services de partage de codes entre tout point (s) sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces services soient exploités par une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 9 : CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus valables par une Partie contractante et toujours en vigueur seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services agréés fournis aux voies aériennes à condition que ces certificats ou licences aient été délivrés, ou rendus valides, conformément aux normes minimales établies en vertu de la Convention.
2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, pour les survols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.
3. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie contractante permettent une différence par rapport aux normes établies en vertu de la Convention, que cette différence ait été ou non déposée auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante peut, sans préjudice des droits de la première Partie contractante en vertu de l'article 10, paragraphe 2, demander des consultations avec l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante conformément à l'article 18, en vue de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'absence d'un accord satisfaisant constitue un motif d'application de l'article 4, paragraphe 1, du présent Accord.

ARTICLE 10 : SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations concernant les normes de sécurité dans tout domaine relatif aux équipages, aux

aéronefs ou à leur exploitation adoptée par l'autre Partie contractante. Ces consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'exécute et n'applique pas efficacement dans ces domaines des normes de sécurité qui soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention, l'autre Partie notifiera à l'autre Partie contractante ces constatations et les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, en vue de prendre les mesures correctives appropriées. Le fait que l'autre partie contractante ne prenne pas les mesures appropriées dans un délai de 15 jours au cours d'une période plus longue que convenue sera un motif d'application de l'article 4, paragraphe 1, du présent Accord.
3. Il est convenu que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante sur des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante pourra, à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen par les représentants de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef pour vérifier à la fois la validité des documents de l'aéronef et ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (dans cet article appelé « inspection au sol »), à condition que n'entraîne pas de retard déraisonnable.
4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol donne lieu à :
 - a) Une graves inquiétudes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne soient pas conformes aux normes minimales établies à ce moment-là conformément à la Convention ; ou alors
 - b) Graves inquiétudes quant au manque de maintien et d'administration efficaces des normes de sécurité établies à ce moment-là conformément à la Convention ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection est, aux fins de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant cet aéronef ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou rendu valide ou que les exigences en vertu desquelles cet aéronef est exploité ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'autorisation aux fins d'entreprendre une inspection au sol d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) du présent article est refusé par un représentant de cette entreprise, l'autre Partie contractante sera libre de déduire que des préoccupations graves du type visé au paragraphe (4) du présent article se posent et de tirer les conclusions visées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante au cas où la première Partie contractante conclurait, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, une série d'inspections au sol, un refus d'accès pour inspection au sol, consultation ou autre, qu'une action immédiate est essentielle à la sécurité d'une exploitation aérienne.
7. Toute action entreprise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 du présent article sera abandonnée une fois que la base de cette action aura cessé d'exister.

ARTICLE 11 : REDEVANCES D'USAGE

1. Chaque Partie contractante s'efforce à faire en sorte que les redevances d'usage imposées ou autorisées à être imposées par ses organismes de tarification compétents aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques soit justes et raisonnables. Ces redevances seront fondées sur des principes économiques sains et ne seront pas plus élevées que celles payées par d'autres entreprises de transport aérien pour ces services.
2. Aucune des Parties contractantes ne donnera la préférence, en ce qui concerne les redevances d'usage, à ses propres compagnies aériennes ou à toute autre compagnie aérienne engagée dans des services aériens internationaux similaires et n'imposera pas ou ne permettra pas d'imposer, à la ou aux compagnies aériennes désignées, les redevances d'usage de l'autre Partie contractante plus élevées que ceux imposés à ses propres compagnies aériennes désignées exploitant des services aériens internationaux similaires utilisant des aéronefs similaires et des installations et services associés.
3. Chaque Partie contractante encouragera les consultations entre ses organismes de tarification compétents et les compagnies aériennes désignées utilisant les services et installations. Dans la mesure du possible, ces utilisateurs doivent être informés de manière raisonnable de toute proposition de modification des frais d'utilisation ainsi que des informations et des données pertinentes à l'appui, afin de leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que les frais ne soient révisés.

ARTICLE 12 : SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations conférés par le droit international, les parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre les actes d'ingérence illicite fait partie intégrante du présent Accord.
2. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront en particulier conformément aux

dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenus à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le Protocole pour la répression des actes illicites Actes 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 adoptée à Montréal le 23 septembre 1971, signée à Montréal le 24 février 1988, et tout autre accord régissant la sûreté de l'aviation civile liant les Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se fourniront à leur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne et de toute autre menace pertinente à la sécurité de l'aviation civile.
4. Les Parties contractantes agiront, conformément aux dispositions de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions de sûreté sont applicables aux Parties contractantes.
5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés ou les exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et les exploitants d'aéroports de leur territoire agissent conformément à ces dispositions en matière de sûreté aérienne telles qu'elles sont applicables aux Parties contractantes.
6. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 ci-dessus appliquées par l'autre Partie contractante pour l'entrée, le départ ou pendant le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante.
7. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et contrôler la sécurité de ses passagers, son équipage et les bagages à main et pour effectuer les contrôles de sécurité appropriés sur les bagages, le fret et les avions avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accepte également d'examiner positivement toute demande de l'autre Partie contractante concernant des mesures de sécurité spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière.

8. Lorsqu'un incident ou une menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, aéroports et installations de navigation aérienne se produit, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible en fonction du risque minimal pour la vie d'un tel incident ou menace.
9. Chaque Partie contractante prendra les mesures qu'elle jugera réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef de l'autre Partie contractante faisant l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite qui se trouve au sol sur son territoire y soit retenu à moins que son départ soit rendu nécessaire par l'obligation impérieuse de protéger la vie de ses passagers et de son équipage.
10. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions du présent article, l'Autorité aéronautique de la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates auprès de l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Le fait de ne pas parvenir à un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour l'application du paragraphe (1) de l'article 4 du présent Accord. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires en vertu du paragraphe 1 de l'article 4 avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe sera abandonnée dès que l'autre Partie contractante se conformera aux dispositions de sécurité du présent article.

ARTICLE 13 : ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux aux fins de la promotion du transport aérien et de la vente de documents de transport ainsi que pour d'autres produits et installations auxiliaires nécessaires à la fourniture du transport aérien.
2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront le droit de faire entrer et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ceux de leur propre personnel de direction, commercial, d'exploitation, de vente, technique et autres ainsi que des représentants dont elles auront besoin à cet égard avec la fourniture du transport aérien.
3. Ces représentants et besoins en personnel mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent, au choix de la compagnie aérienne désignée, être satisfaits par son propre personnel de toute nationalité ou en utilisant les services de toute autre

compagnie aérienne, organisation ou société opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisé à exécuter ces services sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante auront, soit directement et à leur discrétion, par l'intermédiaire d'agents, le droit de procéder à la vente de transport aérien et de ses produits et installations auxiliaires sur le territoire de l'autre Partie contractante. À cette fin, les compagnies aériennes désignées auront le droit d'utiliser leurs propres documents de transport. La compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante aura le droit de vendre, et toute personne sera libre d'acheter, ce transport et ses produits et installations auxiliaires en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.
5. Les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante auront le droit de payer les dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaie locale ou à condition que cela soit conforme à la réglementation en matière de monnaie locale, dans toutes monnaies librement convertibles.
6. Chaque Partie contractante appliquera le Code de conduite formulé par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la réglementation et l'exploitation des systèmes informatisés de réservation sur son territoire, conformément aux autres réglementations et obligations applicables concernant les systèmes informatisés de réservation.
7. Les compagnies aériennes désignées auront le droit d'effectuer leur propre assistance en escale en ce qui concerne les opérations d'enregistrement des passagers sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ce droit n'inclut pas les services d'assistance en escale côté piste et ne sera soumis qu'aux contraintes résultant des exigences de sûreté, de sécurité et d'infrastructure aéroportuaire. Lorsque des considérations de sûreté et de sécurité empêchent l'exercice du droit mentionné dans le présent paragraphe, ces services d'assistance en escale seront mis à la disposition sans préférence ni discrimination de toute compagnie aérienne assurant des services aériens internationaux similaires.
8. Sur la base de la réciprocité et en plus du droit accordé par le paragraphe (7) du présent article, chaque compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante aura le droit de sélectionner sur le territoire de l'autre Partie contractante, tout agent de la manutention concurrente agents agréés par les autorités compétentes de cette autre Partie contractante, pour la fourniture, en tout ou en partie, de services de manutention.
9. Les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante peuvent également être autorisées à fournir des services d'assistance en escale visés au paragraphe 7

du présent article, en tout ou en partie, à d'autres compagnies aériennes desservant le même aéroport sur le territoire de l'autre Partie contractante.

10. Toutes les activités ci-dessus seront exercées conformément aux lois et règlements applicables en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 14 : TRANSFERT DES EXCEDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses effectuées par ces compagnies aériennes sur son territoire en relation avec la vente de transports aériens, la vente d'autres produits et services auxiliaires ainsi que les intérêts commerciaux gagnés sur ces revenus (y compris les intérêts gagnés sur les dépôts en attente de transfert). Ces transferts seront effectués en toute monnaie convertible, conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été accumulées. Ce transfert sera effectué sur la base des taux de change officiels ou, en l'absence de taux de change officiel, ces transferts seront effectués sur la base des taux de change en vigueur sur le marché pour les paiements courants.
2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert de l'excédent des recettes sur les dépenses des Compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière aura le droit d'imposer des restrictions réciproques aux Compagnies aériennes désignées de la première Partie contractante.
3. Dans le cas où il existe un accord spécial entre les Parties contractantes pour éviter la double imposition, ou dans le cas où il existe un accord spécial régissant le transfert de fonds entre les deux Parties contractantes, cet accord prévaudra.

ARTICLE 15 : APPROBATION DES PROGRAMMES HORAIRES

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante soumettront à l'approbation de l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, avant l'inauguration de ses services, le calendrier des services envisagés, en précisant la fréquence, le type d'aéronef et la période de validité. Cette exigence s'appliquera également à toute modification de celle-ci.
2. Si une Compagnie aérienne désignée souhaite effectuer des vols ad hoc supplémentaires à ceux couverts dans les horaires approuvés, elle doit obtenir l'autorisation préalable de l'Autorité aéronautique de la Partie contractante concernée, qui examinera positivement et favorablement cette demande.

ARTICLE 16 : TARIFS

1. Chaque Partie contractante autorisera l'établissement de tarifs par chaque Compagnie aérienne désignée en fonction de ses considérations commerciales sur le marché. Aucune des Parties contractantes n'obligera les compagnies aériennes désignées à consulter les autres compagnies aériennes au sujet des tarifs qu'elles facturent ou se proposent de facturer.
2. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt préalable auprès de ses autorités aéronautiques des prix à facturer à destination ou en provenance de son territoire par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes. Un tel dépôt par ou au nom des compagnies aériennes désignées peut être exigé au plus tard 30 jours avant la date d'entrée en vigueur proposée. Dans certains cas, le dépôt peut être autorisé avec un préavis plus court que celui normalement requis. Si une Partie contractante autorise une entreprise de transport aérien à déposer un prix à bref délai, le prix prendra effet à la date proposée pour le trafic en provenance du territoire de cette Partie contractante.
3. Sauf disposition contraire du présent article, aucune des Parties contractantes ne prendra une mesure unilatérale pour empêcher l'instauration ou le maintien d'un prix proposé d'être facturé ou facturé par une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour le transport aérien international.
4. L'intervention des Parties contractantes se limite à :
 - a) une prévention des tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel qui est ou est susceptible ou destiné à avoir pour effet de paralyser un concurrent ou d'exclure un concurrent d'un itinéraire ;
 - b) une protection des consommateurs contre des prix excessivement élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ; et
 - c) une protection des compagnies aériennes désignées contre les prix artificiellement bas.
5. Si une Partie contractante estime qu'un prix proposé d'être facturé par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante pour le transport aérien international est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 4 du présent article, elle demandera des consultations et notifiera à l'autre Partie contractante des raisons de son insatisfaction dans les plus brefs délais. Ces consultations ont lieu au plus tard 30 jours après la réception de la demande, et les parties contractantes coopèrent pour obtenir les informations nécessaires à une solution raisonnable du problème. Si les Parties contractantes parviennent à un accord sur un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante fera de son mieux pour mettre cet accord en vigueur. Sauf accord mutuel contraire, le prix antérieurement existant restera en vigueur.

ARTICLE 17 : ÉCHANGE D'INFORMATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes échangeront, aussi rapidement que possible, des informations concernant les autorisations actuelles accordées à leurs compagnies aériennes désignées pour assurer le service à destination, à travers et à partir du territoire de l'autre Partie contractante. Cela comprendra des copies des certificats actuels et des autorisations de services sur les itinéraires proposés, ainsi que des modifications ou des ordonnances d'exemption.
2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des relevés périodiques ou autres de statistiques du trafic provenant de et déchargés sur le territoire de cette autre Partie contractante qui peuvent être raisonnablement obligatoires.

ARTICLE 18 : CONSULTATIONS

1. Dans un esprit de coopération étroite, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer la mise en œuvre et le respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment demander des consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.
2. Sous réserve des articles 4, 10 et 12, ces consultations, qui peuvent se faire par discussion ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande, sauf accord contraire des Parties contractantes.

ARTICLE 19 : REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de renvoyer le différend à une personne ou à un organe en vue d'une médiation.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à une médiation, ou si un règlement n'est pas trouvé par voie de négociation, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, soumis à un tribunal de trois (3) arbitres qui sera constitué de la manière suivante :

- a) Dans les 60 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désignera un arbitre. Un ressortissant d'un État tiers, qui présidera le tribunal, sera désigné comme troisième arbitre par les deux arbitres désignés dans les 60 jours suivant la nomination du second ;
- b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, aucune nomination n'a été effectuée, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la nomination nécessaire dans un délai de 30 jours. Si le président est de la même nationalité que l'une des Parties contractantes, le vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce même motif procède à la nomination. Dans ce cas, l'arbitre ou les arbitres nommés par ledit président ou le vice-président, selon le cas, ne seront ni ressortissants ni résidents permanents des États Parties au présent Accord.
4. , Sauf dans les cas prévus ci-après dans le présent article ou autrement convenus par les Parties contractantes, le Tribunal déterminera le lieu où la procédure se déroulera et les limites de sa compétence conformément au présent Accord. Le Tribunal établira sa propre procédure. Une conférence visant à déterminer les questions précises à arbitrer se tiendra au plus tard 30 jours après la constitution complète du Tribunal.
5. Sauf accord contraire des Parties contractantes ou prescrit par le Tribunal, chaque Partie contractante soumettra un mémoire dans les 45 jours suivant la constitution complète du Tribunal. Les réponses doivent être reçues 60 jours plus tard. Le Tribunal tiendra une audience à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date d'échéance des réponses.
6. Le Tribunal rendra sa décision écrite dans les 30 jours suivant la fin de l'audience ou, en l'absence d'audience, 30 jours après la soumission des deux réponses. La décision est prise à la majorité des voix.
7. Les Parties contractantes peuvent présenter des demandes de clarification de la décision dans les 15 jours suivant la réception de la décision du Tribunal, et cette clarification est rendue dans les 15 jours suivant cette demande.
8. Les Parties contractantes se conformeront à toute stipulation, décision provisoire ou décision finale du Tribunal.
9. Sous réserve de la décision finale du tribunal, les Parties contractantes prendront chacun en ce qui le concerne, les frais de son arbitre ainsi qu'une part égale des autres frais du tribunal, y compris les dépenses engagées par le président ou le

vice-président du Conseil du droit international, organisation aéronautique dans la mise en œuvre des procédures énoncées au paragraphe 3 (b) du présent article.

10. Si, l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision visée au paragraphe 8 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

ARTICLE 20 : AMENDEMENT DE L'ACCORD

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable d'amender l'une quelconque des dispositions du présent Accord, cet amendement interviendra conformément aux dispositions de l'article 18 et sera effectué par un Échange de notes diplomatiques et entrera en vigueur à une date à déterminer par les Parties contractantes, date qui dépendra de l'achèvement du processus de ratification interne pertinent de chaque Partie contractante.
2. Tout amendement à l'annexe du présent Accord peut être convenu directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces amendements entreront en vigueur à compter de la date à laquelle elles auront été convenues.
3. Le présent Accord, sous réserve des modifications nécessaires, est réputé avoir été modifié par les dispositions de toute convention internationale ou accord multilatéral qui devient obligatoire pour les deux Parties contractantes.

ARTICLE 21 : ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements, autres que les amendements à l'annexe, sont soumis par les Parties contractantes à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

ARTICLE 22 : DENONCIATION

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification de la dénonciation soit décidée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.
2. En l'absence d'accusé de réception d'une notification de dénonciation par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14)

jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

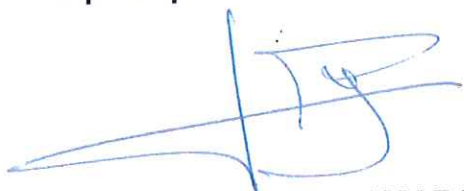
ARTICLE 23 : ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera provisoirement en vigueur à compter de la date de sa signature et entrera en vigueur le jour de la réception de la dernière notification écrite par note diplomatique confirmant que les Parties contractantes ont rempli toutes les procédures internes respectives requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord en double exemplaire en langues arabe, française et anglaise, tous les textes faisant également foi et chaque Partie conserve un original dans chaque langue pour mise en œuvre. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Fait à Dubaï le 24 novembre 2021

**Pour le Gouvernement de la
République de Côte d'Ivoire**



Kandia Kamissoko CAMARA
Ministre d'Etat, Ministre des
Affaires Etrangères, de
l'Intégration Africaine et de la
Diaspora

**Pour le Gouvernement
des Emirats Arabes Unis**



Saif Mohammed Al Suwaidi
Director General
General Civil Aviation Authority

ANNEXE
TABLEAU DE ROUTES

Section 1 :

Routes à exploiter par la (les) compagnie aérienne (s) désignée (s) des Émirats Arabes Unis.

POINTS D'ORIGINE	POINTS INTERMEDIAIRES	POINTS EN COTE D'IVOIRE	POINT AU-DELA
Tous points aux EAU	Tous points	Tous points en Côte d'Ivoire	Tous points

Section 2 :

Routes à exploiter par la (les) compagnie (s) aérienne (s) désignée (s) de Côte d'Ivoire

POINTS D'ORIGINE	POINTS INTERMEDIAIRES	POINTS AUX EAU	POINT AU-DELA
Tous points en Côte d'Ivoire	Tous points	Tous points aux EAU	Tous points

Mise en œuvre des services agréés

1. La (les) compagnie aérienne (s) désignée (s) des deux Parties contractantes peuvent, sur un ou tous les vols, à son gré, opérer dans l'une ou les deux directions; desservir les points intermédiaires et au-delà, dans n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, omettre des escales en un ou plusieurs points intermédiaires ou au-delà ; achever leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante et / ou en tout point au-delà de ce territoire ; desservir des points sur le territoire de chaque partie contractante dans n'importe quelle combinaison ; transférer le trafic de tout aéronef utilisé par eux vers tout autre aéronef en tout point ou en tout point de la route ; combiner différents numéros de vol au sein d'une même opération d'aéronef ; et utiliser des aéronefs en propre ou loués.
2. Les compagnies aériennes désignées de chaque partie contractante ont le droit d'exercer pleinement les droits de trafic de cinquième liberté sans restriction pour

les services passagers et / ou combinés à destination / en provenance des points intermédiaires et / ou au-delà suivants :

- **Pour les compagnies aériennes désignées des EAU** : Abuja, Accra, Addis-Abeba, Bamako, Beyrouth, Casablanca, Freetown, Kano, Khartoum, Lagos, Monrovia et Tripoli comme points intermédiaires et / ou au-delà ; tous les points d'Amérique latine au-delà des points ;
- **Pour les compagnies aériennes désignées de Côte d'Ivoire** : Beyrouth, Le Caire et Djeddah comme points intermédiaires et / ou au-delà ; tous les points en Asie comme au-delà des points ;

3. Les compagnies aériennes désignées de chaque partie contractante ont le droit d'exercer les droits de trafic de cinquième liberté sur les services exclusivement de fret, en tout point intermédiaire et / ou au-delà, sans aucune restriction.
4. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté à destination / en provenance de tout point intermédiaire / au-delà, supplémentaire sur les services passagers et / ou combinés est soumis à l'approbation de l'autorité aéronautique concernée, qui examinera favorablement les demandes des compagnies aériennes désignées pour ces droits.