

**No. 57725\***

---

**Luxembourg  
and  
Côte d'Ivoire**

**Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Côte d'Ivoire on air transport (with annex), Luxembourg, 4 February 2016**

**Entry into force:** *19 April 2023 by notification, in accordance with article 24*

**Authentic text:** *French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Luxembourg, 25 April 2023*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Luxembourg  
et  
Côte d'Ivoire**

**Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien (avec annexe). Luxembourg, 4 février 2016**

**Entrée en vigueur :** *19 avril 2023 par notification, conformément à l'article 24*

**Texte authentique :** *français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Luxembourg, 25 avril 2023*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ TEXT IN FRENCH – TEXTE EN FRANÇAIS ]

**ACCORD**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**

**ET**

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

**RELATIF AU**

**TRANSPORT AÉRIEN**

<b>ARTICLE 1</b>	<b>Définitions</b>
<b>ARTICLE 2</b>	<b>Octroi des droits</b>
<b>ARTICLE 3</b>	<b>Désignation et autorisation</b>
<b>ARTICLE 4</b>	<b>Révocation et limitation de l'autorisation</b>
<b>ARTICLE 5</b>	<b>Application des lois et règlements</b>
<b>ARTICLE 6</b>	<b>Sécurité de l'aviation</b>
<b>ARTICLE 7</b>	<b>Sûreté aérienne</b>
<b>ARTICLE 8</b>	<b>Droits de douane et autres frais</b>
<b>ARTICLE 9</b>	<b>Capacité</b>
<b>ARTICLE 10</b>	<b>Tarifs</b>
<b>ARTICLE 11</b>	<b>Représentants des compagnies aériennes</b>
<b>ARTICLE 12</b>	<b>Opportunités commerciales et transfert de fonds</b>
<b>ARTICLE 13</b>	<b>Accords de coopération</b>
<b>ARTICLE 14</b>	<b>Transport intermodal</b>
<b>ARTICLE 15</b>	<b>Frais d'utilisation</b>
<b>ARTICLE 16</b>	<b>Fiscalité sur les carburants</b>
<b>ARTICLE 17</b>	<b>Statistiques</b>
<b>ARTICLE 18</b>	<b>Consultations</b>
<b>ARTICLE 19</b>	<b>Règlement des différends</b>
<b>ARTICLE 20</b>	<b>Modification de l'Accord</b>
<b>ARTICLE 21</b>	<b>Convention multilatérale</b>
<b>ARTICLE 22</b>	<b>Résiliation</b>
<b>ARTICLE 23</b>	<b>Inscription</b>
<b>ARTICLE 24</b>	<b>Entrée en vigueur</b>

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE,

ci-après désignés par l'expression les Parties contractantes,

ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

considérant l' Accord entre la Communauté européenne et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) sur certains aspects relatifs aux services aériens, fait à Bruxelles le 30 novembre 2009;

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;  
sont convenus des dispositions suivantes :

## **ARTICLE 1**

### **Définitions**

Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire :

- (a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre responsable de l'Aviation civile ; en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, le Ministère chargé de l'aviation civile ; ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à assurer les fonctions exercées par lesdites autorités ;
- (b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;
- (c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et les amendements y relatifs ;
- (d) la « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;

- (e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
- (f) les « tarifs » signifient les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions proposés aux agences et autres services auxiliaires, mais en excluant la rémunération et les conditions pour le transport du courrier ;
- (g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;
- (h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

## **ARTICLE 2**

### **Octroi des droits**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie contractante :

- (a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
- (b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
- (c) faire des escales sur ledit territoire pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier, de façon séparée ou combinée, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe ;

Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à une compagnie désignée d'une Partie contractante de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

## **ARTICLE 3**

### **Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article et sur demande du transporteur aérien désigné présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition :
  - a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Grand-Duché de Luxembourg :
    - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg au sens du traité instituant l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; et
    - ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les Autorités Aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
    - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.
  - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République de Côte d'Ivoire :
    - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République de Côte d'Ivoire ; et
    - ii. que la République de Côte d'Ivoire exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et
    - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République de Côte d'Ivoire, les Etats membres de l'UEMOA et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'UEMOA et/ou des ressortissants de ces Etats.
  - c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
  - d) que les normes énoncées aux Articles 6 et 7 soient appliquées et mises en œuvre.
3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

#### **ARTICLE 4**

##### **Révocation et limitation de l'autorisation**

1. Les autorités aéronautiques de la République de Côte d'Ivoire ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
  - (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne ; ou
  - (b) aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est exercé, ni assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
  - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association de libre-échange européenne et/ou par des ressortissants de tels États ; ou
  - (d) lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République de Côte d'Ivoire; ou
  - (e) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.
  
2. Les autorités aéronautiques du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République de Côte d'Ivoire, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :
  - (a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les autorités de la République de Côte d'Ivoire ou selon la législation en vigueur au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
  - (b) les autorités de la République de Côte d'Ivoire n'exercent pas, ni n'assurent, de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou
  - (c) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des ressortissants de la République de Côte d'Ivoire ou par des ressortissants d'un Etat membre de l'UEMOA ;
  - (d) lorsque cette compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou
  - (e) La compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'une action immédiate soit indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, les droits énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme le prévoit l'Article 18 du présent Accord.

## **ARTICLE 5**

### **Application des lois et règlements**

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret ou courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie contractante engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

## **ARTICLE 6**

### **Sécurité de l'aviation**

1. À tout moment, chaque Partie contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité de n'importe quel domaine en matière d'installations et de services aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou de leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations se déroulent dans un délai de trente (30) jours suivant la demande.



2. Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les aspects visés au paragraphe 1 du présent Article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies dans ce domaine et à ce moment en application de la Convention, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), et cette autre Partie contractante adopte les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. À défaut de prendre les mesures appropriées dans le délai convenu, l'Article 4 du présent Accord (Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation) pourra dès lors être appliqué.
3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'État de l'autre Partie contractante peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen (dans le présent Article, « inspection au sol ») à condition de ne pas provoquer de retard injustifié. Il s'agirait d'une inspection menée par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef. Toutefois, conformément aux obligations visées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection consiste à vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement en vertu des normes effectives établies sur la base de la Convention.
4. Si une telle inspection au sol ou une série d'inspections au sol suscite :
  - a) de graves préoccupations quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies à ce moment en application de la Convention ; ou
  - b) de graves préoccupations quant au respect et à l'application effectifs des normes de sécurité établies à ce moment en vertu de la Convention ;la Partie contractante effectuant l'inspection est, au sens de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage de celui-ci ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas supérieures ou égales aux normes minimales établies en application de la Convention.
5. Dans le cas où l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une compagnie désignée d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) ci-dessus est refusé par le représentant de ladite compagnie, l'autre Partie contractante est libre de conclure que de graves préoccupations du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et de tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante constate, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol ou d'une série d'inspections au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité d'une opération aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante conformément au paragraphe (2) ou (6) ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

#### **ARTICLE 7**

##### **Sûreté aérienne**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants : la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant 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 des 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 de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 ou la Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection, faite à Montréal le 1er mars 1991 ou toute autre Convention relative à la sûreté aérienne à laquelle les deux Parties contractantes sont parties.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément à toutes les normes relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Lesdites Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes susmentionnées. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences dans le but de se conformer au paragraphe 2 de l'Article 18 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe (3) ci-dessus et que l'autre Partie contractante applique pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante doit également assister avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales pour faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible, avec le minimum de risque vital.
6. Chaque Partie contractante prend, dans la mesure où elle le juge réalisable, des mesures pour s'assurer qu'un aéronef soumis à un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite, qui a atterri sur le territoire de l'État respectif soit retenu au sol, à moins que son redécollage soit jugé nécessaire par le devoir impérieux de protéger des vies humaines. Pour autant que possible, de telles mesures doivent être prises sur la base de consultations mutuelles.

## ARTICLE 8

### Droits de douane et autres frais

1. Chaque Partie contractante exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie contractante assurant les services convenus.
2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir :
  - (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie contractante ;

(b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante jusqu'à leur arrivée sur ou jusqu'au départ du territoire de l'autre Partie contractante ;

(c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus,

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

## **ARTICLE 9**

### **Capacité**

- 1 La ou les compagnies désignées des Parties contractantes doivent avoir la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services convenus couverts par le présent Accord.
2. La capacité offerte par chaque compagnie désignée doit être de nature à permettre à ladite compagnie aérienne d'avoir un coefficient de charge raisonnable afin de fournir les services convenus, en tenant compte des exigences des services long courrier et des intérêts de la compagnie aérienne désignée de l'autre partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes ne doit imposer unilatéralement des restrictions sur la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante à l'égard de la capacité, de la fréquence ou du type d'aéronef utilisé dans le cadre de ses services sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Dans le cas où l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou mise en œuvre par la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus fournis par sa compagnie désignée, elle peut demander une consultation en application de l'Article 18 du présent Accord.

**ARTICLE 10**

**Tarifs**

1. Chaque Partie contractante accorde l'établissement de prix de transport aérien par chaque compagnie désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Les interventions des Parties contractantes se limitent à :
  - a) la prévention des tarifs ou pratiques abusifs ou discriminatoires ;
  - b) la protection des consommateurs contre les prix qui sont indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante ; et
  - c) la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas en raison de subventions gouvernementales directes ou indirectes.
2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification de ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des prix que les compagnies désignées de l'autre Partie contractante doivent appliquer pour les services à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification ou ce dépôt par les compagnies désignées des deux Parties contractantes ne peuvent être exigés plus de soixante (60) jours avant la date prévue de l'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés avec un préavis plus court que normalement requis.
3. Aucune des Parties contractantes ne doit prendre des mesures unilatérales pour empêcher la mise en place ou le maintien d'un prix proposé à la charge ou facturé par (a) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou par une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ou (b) une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes ou une compagnie aérienne d'un pays tiers pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays, y compris dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intra-ligne.
4. Si une Partie contractante estime qu'un tel prix est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe (a) du présent Article, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard trente (30) jours après réception de la demande et les parties doivent coopérer dans la sécurisation des informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord au sujet d'un prix pour lequel un avis de mécontentement a été donné, chaque Partie contractante met tout en œuvre pour que cet accord entre en vigueur. Sans accord mutuel, ce prix demeure en vigueur.

5. Nonobstant le paragraphe (3) du présent Article, chaque Partie contractante doit permettre (a) à toute compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes (ou d'un pays tiers) de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes et (b) toute compagnie aérienne d'une Partie contractante de répondre à un prix inférieur ou plus compétitif proposé ou facturé par toute autre compagnie aérienne pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers. Tel qu'il est utilisé dans le présent Accord, le terme « satisfaire » signifie le droit d'établir en temps opportun, au moyen des procédures accélérées nécessaires, un prix identique ou similaire sur une base directe, interligne ou intra-ligne, nonobstant les différences de conditions relatives à la route, aux exigences aller-retour, aux connexions, au type de service ou d'aéronef, ou un tel prix par une combinaison de prix.

#### **ARTICLE 11**

##### **Représentants des compagnies aériennes**

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et son personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.
2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties contractantes, être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie contractante.
3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie contractante octroie, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article.

#### **ARTICLE 12**

##### **Opportunités commerciales et transfert de fonds**

1. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente de ces services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et toute personne est libre d'acheter ces services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

### **ARTICLE 13**

#### **Accords de coopération**

La ou les Compagnies désignées par chaque Partie contractante qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou toute section de ces routes par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie contractante, ou
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, ou
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;

à condition que ces transporteurs détiennent les droits requis pour exploiter les routes ou segments de routes concernés.

### **ARTICLE 14**

#### **Transport de fret intermodal**

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les prestataires indirects de services de fret aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction aucune, à utiliser tout transport de surface pour le fret aérien à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports disposant d'installations douanières et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret aérien sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris pour le transport de surface opéré par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

**ARTICLE 15**

**Frais d'utilisation**

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication sont appliqués conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie contractante.
2. La ou les compagnies désignées d'une Partie contractante ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie contractante et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie contractante.

**ARTICLE 16**

**Fiscalité sur les carburants**

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit au Grand-Duché de Luxembourg d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par la République de Côte d'Ivoire, qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit à la République de la Côte d'Ivoire d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, qui exploite une liaison entre la Côte d'Ivoire et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'UEMOA.

**ARTICLE 17**

**Statistiques**

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés en vue de réexaminer la capacité proposée pour l'exploitation des services convenus.

**ARTICLE 18**

**Consultations**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement en cas de besoin afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications du présent Accord.



2. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période.

#### **ARTICLE 19**

##### **Règlement des différends**

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par la négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de toute personne ou organisme, ou, à défaut, une Partie contractante peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, deux d'entre eux étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième, désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties contractantes doit nommer un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient à nommer un arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la nomination du ou desdits arbitres selon le cas.

Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un troisième État et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prononcée en vertu du paragraphe 2. du présent Article.

#### **ARTICLE 20**

##### **Modification de l'Accord**

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités aéronautiques, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les Parties contractantes se sont entendues sur la prolongation de cette période. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Toute modification de l'Annexe doit être effectuée par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Une telle modification serait effective à compter de la date d'approbation par les autorités aéronautiques.

## **ARTICLE 21**

### **Convention multilatérale**

Le présent Accord et ses Annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale qui engagerait les deux Parties contractantes.

## **ARTICLE 22**

### **Résiliation**

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'OACI. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours à compter de la réception de la notification par l'OACI.

## **ARTICLE 23**

### **Inscription**

Le présent Accord et tout amendement y afférent seront enregistrés auprès de l'OACI.

## **ARTICLE 24**

### **Entrée en vigueur**

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie contractante et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie contractante a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

**En foi de quoi les soussignés, dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.**

Fait en double exemplaire à Luxembourg....., le 4 février 2016.....

en langue française.

**POUR LE GOUVERNEMENT DU  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**



François BAUSCH  
Ministre du Développement  
durable et des Infrastructures

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



**L'Ambassadeur,**

**Jean-Vincent ZINSOU**

**ANNEXE****TABLEAU DES ROUTES**

- 1) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg, dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République de Côte d'Ivoire</i>	<i>Points au-delà</i>
<i>Tous points</i>	<i>Tous points</i>	<i>Abidjan</i>	<i>Tous points</i>

- 2) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de la République de Côte d'Ivoire, dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Grand-Duché de Luxembourg</i>	<i>Point au-delà</i>
<i>Tous points en Côte d'Ivoire</i>	<i>Tous points</i>	<i>Luxembourg</i>	<i>Tous Points</i>

1. Tout point intermédiaire et/ou au-delà peut être desservi par la ou les compagnies désignées des deux Parties contractantes sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.
2. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté fera l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante peut ou peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF  
LUXEMBOURG AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CÔTE  
D'IVOIRE ON AIR TRANSPORT

Article 1. Definitions

Article 2. Grant of rights

Article 3. Designation and authorization

Article 4. Revocation and limitation of authorization

Article 5. Application of laws and regulations

Article 6. Aviation safety

Article 7. Aviation security

Article 8. Customs duties and other charges

Article 9. Capacity

Article 10. Tariffs

Article 11. Representatives of airlines

Article 12. Commercial opportunities and transfer of funds

Article 13. Cooperative arrangements

Article 14. Intermodal cargo transportation

Article 15. User charges

Article 16. Fuel surcharge

Article 17. Statistics

Article 18. Consultations

Article 19. Settlement of disputes

Article 20. Amendments to the Agreement

Article 21. Multilateral agreement

Article 22. Termination

Article 23. Registration

Article 24. Entry into force

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg  
and

The Government of the Republic of Côte d'Ivoire,  
Hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Having acceded to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Considering the Agreement between the European Community and the West African Economic and Monetary Union (WAEMU) on certain aspects of air services, done at Brussels on 30 November 2009;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services;

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for Civil Aviation; in the case of the Republic of Côte d'Ivoire, the Minister in charge of civil aviation; or in both cases any authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

- (b) “Agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the annex to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) “Agreement” means this Agreement, its annex and any amendments thereto;
- (d) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of the Convention and any amendment to the annexes or the Convention under articles 90 and 94 thereof, to the extent that such amendments and annexes have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- (e) “Designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 of this Agreement;
- (f) “Tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) “Air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention;
- (h) “Territory” is understood as defined in article 2 of the Convention.

### *Article 2. Grant of rights*

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the following rights for the operation of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) To make stops in the said territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination, when operating on the routes specified in the annex;

Nothing in the provisions of paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

### *Article 3. Designation and authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party several airlines to operate the agreed services on the routes specified. These designations shall be made through the diplomatic channel.

2. On receipt of a designation made by one Contracting Party in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, and at the request of the designated airline in the form and manner prescribed, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay the appropriate operating authorizations provided that:

- (a) In the case of an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg:



- (i) The airline is established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty establishing the European Union and has a valid operating licence in accordance with European Union laws; and
  - (ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union member State responsible for issuing its air operator's certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
  - (iii) The airline is owned, directly or through a majority ownership, or is effectively controlled by States members of the European Union or the European Free Trade Association and/or nationals of such States.
- (b) In the case of an airline designated by the Republic of Côte d'Ivoire:
- (i) The airline is established in the territory of the Republic of Côte d'Ivoire and has a valid operating licence in accordance with the applicable laws of the Republic of Côte d'Ivoire; and
  - (ii) The Republic of Côte d'Ivoire exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and
  - (iii) The airline is owned, directly or through a majority ownership, or is effectively controlled by the Republic of Côte d'Ivoire, WAEMU member States and/or nationals of such States.
- (c) The designated airline is able to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to international air transport by the Contracting Party considering the request or requests in accordance with the provisions of the Convention; and
- (d) The standards set forth in articles 6 and 7 are applied and implemented.

3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in accordance with the provisions of this Agreement.

*Article 4. Revocation and limitation of authorization*

1. The aeronautical authorities of the Republic of Côte d'Ivoire shall have the right to withhold the authorization referred to in article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or to impose conditions, temporarily or permanently, provided that:

- (a) The airline is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the Treaty establishing the European Union or does not have a valid operating licence in accordance with European Union laws; or
- (b) Effective regulatory control of the airline is not exercised or ensured by the State member of the European Union responsible for issuing its air operator's certificate or the competent aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (c) The airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by States members of the European Union or the European Free Trade Association and/or nationals of such States; or
- (d) The airline fails to comply with the laws and regulations of the Republic of Côte d'Ivoire; or

- (e) The airline fails to operate the services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

2. The aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Republic of Côte d'Ivoire, to revoke or suspend such authorizations or to impose conditions, temporarily or permanently, provided that:

- (a) The airline is not established in the territory of the Republic of Côte d'Ivoire or does not hold a valid operating licence issued by the authorities of the Republic of Côte d'Ivoire or in accordance with the laws in force in the WAEMU member States;
- (b) The authorities of the Republic of Côte d'Ivoire do not exercise or ensure effective regulatory control of the airline; or
- (c) The airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by nationals of the Republic of Côte d'Ivoire or by nationals of a WAEMU member State;
- (d) The airline fails to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or
- (e) The airline fails to operate the services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

3. Unless immediate action is essential to prevent infringements of the laws and the regulations referred to above, the rights enumerated in paragraphs 1 and 2 of this article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party as provided for in article 18 of this Agreement.

#### *Article 5. Application of laws and regulations*

1. The laws, regulations and procedures of a Contracting Party relating to the entry into, stay within or departure from its territory of aircraft providing an international air service, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft operated by the designated airline or airlines of the other Contracting Party while entering, within or leaving the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party and by, or on behalf of, their crews, passengers, cargo or mail in transit, on entry into, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar laws and regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 6. Aviation safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in any area relating to aeronautical facilities and services, flight crew, aircraft or the operation of aircraft. Such consultations shall be held within 30 days of the request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain or administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this article that meet at least the minimum standards established for that area 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 of the International Civil Aviation Organization (ICAO), and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Failure to take appropriate action within the agreed time period may result in the application of article 4 of this Agreement (Revocation, suspension or limitation of authorization).

3. Notwithstanding the obligations under article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of either Contracting Party on services to or from the State territory of the other Contracting Party may, while within that territory, be subject to an examination (referred to in this article as a “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party on board and around the aircraft. However, under the obligations pursuant to article 33 of the Convention, the purpose of that inspection shall be to verify both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the standards in effect pursuant to the Convention.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:

- (a) Serious concerns about the compliance of an aircraft or the operation of an aircraft with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- (b) Serious concerns about the effective maintenance and administration of the safety standards established at that time pursuant to the Convention;

The Contracting Party carrying out the inspection shall, pursuant to article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences 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 above or equal to 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 the designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above have arisen and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or amend the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event that the first Contracting Party concludes, whether as the result of a ramp inspection, a denial of access for a ramp inspection or series of ramp inspections, a consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action taken by a Contracting Party pursuant to paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

*Article 7. Aviation security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect civil aviation against acts of unlawful interference shall form an integral part of this Agreement. 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 following agreements: 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, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any other agreement on aviation security to which both Contracting Parties are parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including 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 services.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security provisions and recommended practices established by ICAO and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. 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 operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions to the extent that they are applicable to the Contracting Parties. Consequently, each Contracting Party shall inform the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards in the above-mentioned annexes. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences pursuant to article 18, paragraph 2, of this Agreement.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or stay within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, checked and carry-on baggage, cargo and aircraft stores before and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

5. 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 or air navigation facilities and services occurs, the Contracting Parties shall assist each other by

facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible with minimum risk to life.

6. Each Contracting Party shall take such measures as it deems practicable to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or any other act of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever possible, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

#### *Article 8. Customs duties and other charges*

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party, to the fullest extent possible under its national laws, from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and taxes on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products intended for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or being used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of that other Contracting Party operating the agreed services.

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 one or more designated airlines of the other Contracting Party;
- (b) Retained on aircraft used by the designated airline or airlines of one Contracting Party until their arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party;
- (c) Taken on board the aircraft of the designated airline or airlines 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 in part within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not disposed of in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular aircraft equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines 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 territory. In such case, they may 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.

#### *Article 9. Capacity*

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall have the opportunity to compete fairly and equitably in providing the agreed services under this Agreement.

2. The capacity offered by each designated airline shall be such as to enable that airline to have a reasonable load factor in order to provide the agreed services, taking into account the requirements of long-haul services and the interests of the designated airline of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally impose restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft used in its services on any of the routes specified in the annex to this Agreement. In the event that either Contracting Party finds that the operations proposed or implemented by the airline of the other Contracting Party unduly affect the agreed services provided by its designated airline, it may request a consultation pursuant to article 18 of this Agreement.

#### *Article 10. Tariffs*

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be decided by each designated airline on the basis of commercial considerations in the marketplace. Interventions by the Contracting Parties shall be limited to:

- (a) Prevention of unreasonable or discriminatory tariffs or practices;
- (b) Protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive owing to the abuse of a dominant position; and
- (c) Protection of airlines against tariffs that are artificially low because of direct or indirect government subsidies or support.

2. Each Contracting Party may require notification or filing with its aeronautical authorities of the tariffs that must be charged for services to or from its territory by the designated airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be authorized on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff offered or charged by (a) an airline of either of the Contracting Parties or an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties or (b) an airline of either of the Contracting Parties or an airline of a third country for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis.

4. If a Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph (a) of this article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. The consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request and the Parties shall cooperate in securing the information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no mutual agreement is reached, the tariff shall continue in effect.

5. Notwithstanding paragraph 3 of this article, each Contracting Party shall permit (a) any airline of either Contracting Party (or of a third country) to respond to a lower or more competitive tariff offered or charged by any other airline for international air transportation between the territories of the Contracting Parties and (b) any airline of a Contracting Party to respond to a lower or more competitive tariff offered or charged by any other airline for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country. As used in this Agreement, the term “meet” means the right to establish in a timely manner, through the necessary expedited procedures, the same or similar tariff, or such tariff through a combination of

tariffs, on a direct, interline or intraline basis, notwithstanding differences in conditions relating to route, round-trip requirements, connections, or type of service or aircraft.

*Article 11. Representatives of airlines*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, technical and operational staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of the said Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

*Article 12. Commercial opportunities and transfer of funds*

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party directly or, at its discretion, through agents. Each designated airline shall have the right to sell such transport services in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in any freely convertible currency of other countries, and any person shall be free to purchase such transport services in the currencies accepted for sales by that airline.

2. Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to transmit freely, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditure earned by the said airline in its territory in connection with the carriage of passengers, cargo and mail.

*Article 13. Cooperative arrangements*

The airline or airlines designated by each Contracting Party which have the necessary authorizations to operate the agreed air services shall be permitted to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or any section thereof through various cooperative arrangements such as reservation of capacity and code-sharing agreements, joint ventures (mergers) or any other means of cooperation with:

- (a) One or more airlines of one Contracting Party; or
- (b) One or more airlines of the other Contracting Party; or
- (c) One or more airlines of a third country;

Provided that these carriers have the necessary rights to operate the routes and segments concerned.

*Article 14. Intermodal cargo transportation*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of air cargo services of both Contracting Parties shall be permitted, without any restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

*Article 15. User charges*

1. Charges and other fees for the use of each airport, including its technical facilities and other facilities and services, as well as fees for the use of air navigation facilities and communications facilities and services, shall be settled in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher user charges than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or other foreign airlines operating similar international services for the use of the other Contracting Party's facilities and services.

*Article 16. Fuel surcharge*

Nothing in this Agreement shall prevent the Grand Duchy of Luxembourg from imposing, on a non-discriminatory basis, levies, taxes, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use by an aircraft of an airline designated by the Republic of Côte d'Ivoire, operating between Luxembourg and another point in the territory of another State member of the European Union.

Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Côte d'Ivoire from imposing, on a non-discriminatory basis, levies, taxes, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use by an aircraft of an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, operating between Côte d'Ivoire and another point in the territory of another WAEMU member State.

*Article 17. Statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statement of statistics as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity offered for the operation of the agreed services.



*Article 18. Consultations*

1. In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with each other from time to time to ensure the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and its annex, and shall consult as and when necessary to provide for amendments to this Agreement.

2. Either Contracting Party may at any time request consultations, which may be held by means of discussions or correspondence and which shall begin within 60 days from the date of receipt of the request, unless the Contracting Parties have agreed to an extension of this period.

*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 endeavour 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 any person or body or, alternatively, a Contracting Party may submit the dispute for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, two to be named by each of the Contracting Parties and the third to be appointed by the two so chosen. Each of the Contracting Parties shall name an arbitrator within 60 days from the date of receipt by the other Contracting Party of a notification through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to name an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of ICAO may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of paragraph 2 of this article.

*Article 20. Amendments to the Agreement*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be held either between the aeronautical authorities or by means of discussions or correspondence, shall begin within 60 days from the date of the request, unless the Contracting Parties have agreed to an extension of this period. Any amendments so agreed shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Any amendment to the annex shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall take effect from the date of their approval by the aeronautical authorities.

*Article 21. Multilateral agreement*

This Agreement and its annexes shall be amended so as to conform with any multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.

*Article 22. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to ICAO. The Agreement shall be terminated 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice of termination shall be deemed to have been received 14 days after receipt of such notice by ICAO.

*Article 23. Registration*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

*Article 24. Entry into force*

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements applicable in the country of each Contracting Party and shall enter into force on the date of receipt of an exchange of diplomatic notes confirming that each Contracting Party has completed the constitutional formalities 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.

DONE in two copies at Luxembourg, on 4 February 2016, in the French language.

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:

FRANÇOIS BAUSCH

Minister of Sustainable Development and Infrastructure

For the Government of the Republic of Côte d'Ivoire:

JEAN-VINCENT ZINSOU

Ambassador

## ANNEX

## Route schedule

(1) Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg, in both directions: Points of origin	Intermediate points	Points in the Republic of Côte d'Ivoire	Points beyond
Any points	Any points	Abidjan	Any points
(2) Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Côte d'Ivoire, in both directions: Points of origin	Intermediate points	Points in the Grand Duchy of Luxembourg	Points beyond
Any points in Côte d'Ivoire	Any points	Luxembourg	Any points

1. Any intermediate points and/or points beyond may be served by the designated airline or airlines of both Contracting Parties without exercising fifth freedom traffic rights.

2. The exercise of fifth freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may, on any flight, omit a stopover at any point on the routes specified above and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes commence in the territory of the Contracting Party that designated the airline or airlines.