

Loi n°12-2021 du 27 janvier 2021 autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré et adopté ;

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

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord de transport aérien entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement des Etats- Unis d'Amérique, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 27 janvier 2021

Par le Président de la République,
Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,
Clément MOUAMBA

Le ministre de la défense nationale,

Le ministre des affaires étrangères, de la coopération et des Congolais de l'étranger,
Jean-Claude GAKOSSO

La ministre du plan, de la statistique, de l'intégration régionale, des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,
Ingrid Olga Ghislaine EBOUKA-BABACKAS

**Accord de transport aérien entre
Le Gouvernement de la République du Congo et
Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique**

Le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique (ci-après dénommés, « les Parties ») ;

Désireux d'encourager un système d'aviation internationale fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché, avec une intervention et une réglementation minimale de la part des pouvoirs publics ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret un large choix parmi les services, et souhaitant encourager chaque entreprise à mettre en place et à appliquer des prix innovants et compétitifs ;

Désireux de favoriser le développement des possibilités de transport aérien international ;

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

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus des dispositions suivantes : Article 1 - Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1. L'expression « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne les Etats-Unis d'Amérique, le

« Department of Transportation » et, en ce qui concerne la République du Congo, le Ministre chargé de l'Aviation Civile et toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions du « Department of Transportation » ou du Ministre chargé de l'Aviation Civile ;

2. Le terme « Accord » signifie le présent Accord et toutes modifications y apportées ;

3. L'expression « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, par vol régulier ou affrété, moyennant rémunération ou location ;

4. L'expression « Entreprise de transport aérien d'une Partie » signifie une compagnie aérienne ayant reçu son Certificat de Transporteur Aérien (AOC) d'une Partie et dont l'établissement principal se trouve sur le territoire de ladite Partie ;

5. Le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :

a. tout amendement à cette Convention entré en vigueur en application de l'article 94 (a) de la Convention et ratifié par les deux Parties ; et

b. toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté conformément à l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette annexe ou cet amendement a pris effet à l'égard des deux Parties au moment considéré ;

6. L'expression « coût total » signifie le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion ;

7. L'expression « transport aérien international » signifie un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État ;

8. Le terme « prix » désigne tout tarif, prix ou redevance au titre du transport aérien de passagers, de bagages, ou de marchandises (à l'exception du courrier), y compris le transport de surface lié au transport aérien international, appliqués par des entre-prises de transport aérien, y inclus leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;

9. L'expression « escale non commerciale » signifie un atterrissage n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises ou de courrier en transport aérien ;

10. Le terme « territoire » signifie les étendues terrestres, les eaux intérieures et les eaux territoriales placées sous la souveraineté d'une Partie ; et

11. L'expression « redevance d'usage » signifie une re- devance réclamée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2 - Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, aux fins d'exploitation de transports aériens internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

- (a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- (b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;
- (c) le droit d'effectuer des transports aériens internationaux entre plusieurs points des routes suivantes :

(i) en ce qui concerne les entreprises de transport aérien des États-Unis, à partir de points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et points intermédiaires jusqu'à tout point ou tous points situés sur le territoire de la République du Congo et au-delà ; et pour le service tout-cargo, entre la République du Congo et tout point ou tous points ;

(ii) en ce qui concerne les entreprises de transport aérien de la République du Congo, à partir de points en deçà de la République du Congo, via la République du Congo et points intermédiaires jusqu'à tout point ou tous points situés sur le territoire des États-Unis et au-delà ; et pour le service tout-cargo, entre les États-Unis et tout point ou tous points ; et

- (d) les droits mentionnés par ailleurs dans le présent Accord.

2. Chaque entreprise de transport aérien d'une Partie peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à son choix :

- a. exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- b. combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef ;
- c. desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des Parties dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;
- d. omettre des escales en tout point ou tous points ;
- e. transférer du trafic entre l'un de ses aéronefs et un autre de ses aéronefs en tout point ;

f. desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et proposer et publier ces services au public en tant que services directs ;

g. faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci ;

h. faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ; et

i. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;

sans restriction directionnelle ni géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs aux termes du présent Accord, sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service qui dessert un point de l'État d'origine de l'entreprise de transport aérien.

3. Sur un ou plusieurs tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance de l'État d'origine de l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination de l'État d'origine de l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

4. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

5. Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties, effectuant des transports aériens internationaux affrétés provenant du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit dans un sens ou dans les deux sens, se conforme, à son choix, aux lois, règlements et règles sur l'affrètement de son État d'origine ou de celui de l'autre Partie. Si la réglementation d'une Partie prévoit des règles, règlements, modalités, conditions ou limitations différents pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou pour les entreprises de transport aérien de différents pays, chaque entreprise de transport aérien de l'autre Partie est soumise aux critères les moins restrictifs. Cependant, aucune disposition du présent paragraphe ne limite les droits de l'une ou l'autre des Parties de demander aux entreprises de transport aérien des deux Parties de respecter les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits d'annulation et de remboursement des passagers. Sauf en ce qui concerne les règles de protection du consommateur mentionnées au présent paragraphe, aucune des deux Parties ne peut demander à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie, concernant le transport du trafic provenant du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers dans un sens ou dans les deux sens, de soumettre plus d'une déclaration de conformité aux lois, règles et règlements applicables mentionnés au présent paragraphe ou d'une dérogation auxdites lois et règles ou règlements accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

Article 3 - Autorisation

Dès réception des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie, formulées et présentées de la manière prescrite pour obtenir les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, chaque Partie accorde les autorisations et agréments appropriés dans les délais les plus brefs de procédure, à condition :

a. Qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de l'autre Partie ou de nationaux de cette Partie, ou des deux ;

b. Que l'entreprise soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ; et

c. Que l'autre Partie maintienne et applique les dispositions établies aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4 - Révocation de l'autorisation

1. Chaque Partie se réserve le droit de révoquer, de suspendre, de limiter ou de soumettre à des conditions les autorisations d'exploitation ou agréments techniques accordés à une entreprise de transport aérien, lorsque :

a. aux termes de l'article 1(4), cette entreprise de transport aérien n'est pas une entreprise de l'autre Partie ;

b. une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de nationaux de cette Partie, ou des deux à la fois ; ou.

c. cette entreprise a omis de se conformer aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord.

2. A moins qu'une action urgente ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions de l'alinéa 1c du présent article, les droits ainsi établis ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de refuser, de révoquer, de suspendre, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions des articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5 - Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire d'aéronefs exploités aux fins de navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, sont observés par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur son territoire, ainsi que de la sortie de celui-ci, les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs à l'admission, aux autorisations de circulation, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, au règlement postal) doivent être observés par les passagers, équipages ou marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou en leur nom.

Article 6 - Sécurité

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie qui sont encore en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences qui sont délivrés ou validés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. Si, après ces consultations, une Partie juge que l'autre ne maintient et n'applique pas effectivement en ce domaine des normes et obligations de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales prévues par la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte les mesures correctives pertinentes. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, révoquer, suspendre, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, si cette dernière n'adopte pas ces mesures correctives dans un délai raisonnable, et de prendre des mesures immédiates, avant les consultations, à l'encontre de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien concernées si l'autre Partie ne maintient ni n'applique les normes précitées et si des mesures immédiates sont indispensables pour empêcher de nouvelles infractions.

Article 7 - Sûreté de l'aviation

1. Les Parties affirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et certains autres actes commis à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire 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 de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux normes et aux pratiques recommandées pertinentes relatives à la sûreté de l'aviation, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant le siège principal de leur exploitation 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.

4. Chaque Partie convient d'observer les dispositions de sûreté requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de son territoire et de prendre des mesures adéquates pour protéger les aéronefs, pour assurer l'inspection des passagers et des équipages ainsi que de leurs bagages de soute et à main et pour effectuer les contrôles appropriés sur le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre les mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

Article 8 - Possibilités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie, en vue de la promotion et de la vente de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie concernant l'entrée sur le territoire, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de direction, de vente, personnel technique, d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaire à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien a le droit d'effectuer sa propre assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie (auto-assistance) ou, à son gré, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ces droits sont uniquement soumis aux contraintes matérielles découlant de la sécurité de l'aéroport. Si ces considérations excluent l'auto-assistance, des services au sol sont mis à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien sur un pied d'égalité ; les tarifs sont fonction du coût des services fournis et ces services doivent être comparables, en nature et en qualité, à ce qu'ils seraient si l'auto-assistance était possible.

4. Une entreprise de transport aérien d'une Partie peut procéder à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents autorisés, sauf éventuelles dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol applicables aux vols affrétés et relatives à la protection des fonds des passagers et des droits des passagers à annulation et à remboursement. Chaque entreprise de transport aérien peut vendre ces transports, et toute personne est libre d'acheter ces transports, dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Toute entreprise de transport aérien a le droit, si elle en fait la demande, de convertir et de transférer à destination de son territoire national les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place et, sauf dispositions contraires aux dispositions législatives et réglementaires généralement applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement sans restriction ni taxation au taux de change applicable à la transaction et au transfert au moment où la demande initiale a été faite.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale. Si elles le souhaitent, elles peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles conformément aux règlements locaux sur les devises.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés aux termes du présent Accord, toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de blocs-sièges, de partage de codes ou de location, avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties ;
- b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers ; et
- c) un transporteur de surface de n'importe quel pays ;

à condition que toutes les parties à de tels accords i) disposent des autorisations adéquates et ii) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords.

8. Les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des deux Parties sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport de surface pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties ou d'un pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières, et à transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements applicables. Ces marchandises, transportées par voie terrestre ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures de dédouanement des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer le transport de surface par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de fret aérien. Ces services intermodaux de transport de marchandises peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs ne reçoivent pas d'informations trompeuses sur les modalités de ce transport.

Article 9 - Droits de douane et taxes

1. En arrivant sur le territoire de l'une des Parties, les aéronefs exploités en transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord des aéronefs (incluant, sans s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres objets prévus pour ou utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs effectuant un transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts sur les biens et taxes sur le capital, des droits de douanes, des droits d'accise et des droits et redevances analogues réclamés par les autorités nationales et qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes, redevances et charges mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service fourni :

a. Les provisions de bord des aéronefs introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées sur des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie effectuant des transports aériens internationaux, au départ de ce territoire, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle elles sont prises à bord ;

b. Les équipements au sol et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie pour l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international ;

c. Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord ; et

d. Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et pris à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie, au départ, assurant des transports aériens internationaux

même lorsque ces documents sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées si les entreprises de transport aérien de l'une des Parties ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue d'un prêt ou d'un transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10 - Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie, chargés de fixer les droits, aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, dépourvues de toute discrimination injuste, et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, mais sans le dépasser, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents, chargés de fixer les droits, pour fournir les installations et services, appropriés d'aéroport, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté aérienne sur un aéroport ou au sein du complexe aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur la base de l'efficacité et de l'économie.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents qui fixent les droits sur son territoire à échanger avec les entreprises de transport aérien toute information jugée nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes qui fixent les droits sur son territoire à prévenir raisonnablement à l'avance les utilisateurs de tout projet de modification des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Au cours de procédures de règlement des différends mises en œuvre conformément aux dispositions de l'article 14, une Partie n'est considérée en infraction à une disposition du présent article que si (a) elle omet d'examiner une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable ; ou si (b) à la suite d'un tel examen, elle omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour corriger toute redevance ou pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

Article 11 - Concurrence loyale

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence pour l'exploitation des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie laisse les entreprises de transport aérien libres de déterminer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elles offrent en se fondant sur la situation commerciale du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement des limitations concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation

ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des deux Parties n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie une obligation de premier refus, de rapport de partage de trafic, ou de redevance de non-objection ou autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.

4. Sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en œuvre des conditions uniformes stipulées au paragraphe 2 du présent article et imposé sur une base non discriminatoire, ou lorsque cela est spécifiquement autorisé dans le présent Accord, les Parties n'exigent pas des entreprises de transport aérien le dépôt pour approbation de leurs horaires et programmes de vols réguliers ou affrétés. Si une Partie exige un tel dépôt aux fins d'information, elle limite pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

Article 12 - Fixation des tarifs

1. Chaque Partie veille à ce que les entreprises de transport aérien des deux Parties fixent les tarifs des transports aériens en se fondant sur la situation commerciale du marché.

2. Aucune Partie n'exige le dépôt des tarifs prévus pour les services de transport aérien international entre les territoires des deux Parties. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien des deux Parties offrent aux autorités aéronautiques des Parties, sur demande, un accès immédiat aux renseignements sur les tarifs antérieurs, existants ou proposés au public, dans des conditions et sous une fois acceptables pour ces autorités.

Article 13 - Consultations

Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations au sujet du présent Accord. Ces consultations commencent le plus tôt possible, mais au plus tard dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

Article 14 - Règlement des différends

1. Tout différend entre les Parties relatif au présent Accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 12 (Tarifs), et qui n'est pas résolu dans les 30 jours suivant la date fixée pour des consultations sollicitées en vertu de l'article 13, peut être soumis, par accord des Parties, à une personne ou à un organisme en vue d'une décision. En l'absence d'accord des Parties, chacune d'elles peut notifier l'autre par écrit, et par les voies diplomatiques, de son intention de soumettre le différend à un arbitrage.

2. Le tribunal arbitral est composé de trois arbitres, comme suit :

a. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation des deux premiers, ceux-ci conviennent de désigner un troisième arbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral ;

b. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas d'arbitre, ou faute d'entente sur le choix du troisième arbitre conformément à l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires, dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est de la même nationalité que l'une des Parties, le Vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à cette désignation.

3. Le tribunal arbitral est autorisé à déterminer les limites de sa compétence conformément au présent Accord et, sauf dispositions contraires, fixe ses propres règles de procédure. Une fois constitué, et si l'une quelconque des Parties le demande, il peut recommander des

mesures provisoires en attendant sa décision définitive. Si l'une quelconque des Parties le demande, ou si le tribunal le juge opportun, une conférence est réunie afin de déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre, dans un délai maximal de 15 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

4. Sauf autres dispositions convenues ou sur décision du tribunal, la demande est déposée dans un délai de 45 jours à compter de la fin de la constitution du tribunal et les répliques de la partie défenderesse le sont dans un délai de 60 jours. La réponse de la partie demanderesse est soumise dans les 30 jours suivant la communication des répliques de la partie défenderesse. La réponse de la partie défenderesse est soumise dans un délai de 30 jours. Si l'une quelconque des Parties le demande ou si le tribunal le juge opportun, ce dernier tient une audience dans les 45 jours suivant l'échéance du dernier acte de procédure.

5. Le tribunal s'efforce de rendre sa décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date de dépôt du dernier acte de procédure. Il rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent déposer des demandes d'interprétation de la sentence dans un délai de 15 jours suivant le prononcé d'une sentence définitive ; toute interprétation fournie est donnée dans un délai de 155 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie donne plein effet à toute décision ou sentence du tribunal arbitral, dans la mesure où elles sont compatibles avec ses lois nationales.

8. Les Parties contribuent à part égale aux frais encourus par le tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres. Toute dépense engagée par le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale du fait des procédures mentionnées à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal arbitral.

Article 15 - Dénonciation

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification à l'autre Partie) à la fin de la saison de trafic de l'Association internationale du transport aérien (IATA) en vigueur un an après la date de notification par écrit de la dénonciation, à moins que la notification ne soit retirée par accord des Parties avant l'expiration de cette période.

Article 16 - Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toutes les modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17 - Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière d'un échange de notes diplomatiques entre les Parties confirmant que toutes les procédures requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord ont été satisfaites.

Dès son entrée en vigueur, il remplace, entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, l'Accord de services de transports aériens entre le Gouvernement provisoire de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique entre leurs territoires respectifs signé à Paris le 27 mars 1946, tel qu'amendé.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à _____, ce jour de

_____20, en deux originaux, en

langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République du Congo :

Fidèle Dimou

Ministre, ministère des Transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Serge Mombouli

Ambassadeur de la République du Congo aux Etats-Unis d'Amérique

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

Peter Haas

Premier Délégué du secrétaire d'Etat adjoint chargé des Affaires économiques et commerciales, département d'Etat des Etats-Unis

Joel Szabat

Délégué du secrétaire adjoint au Transport chargé de l'Aviation et des affaires internationales, département du Transport des États-Unis