

PARLEMENT

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité* Travail *Progrès

Loi n° 33 - 2010 du 30 décembre 2010
autorisant la ratification de l'accord entre la République du Congo
et la République du Kenya relatif aux services aériens.

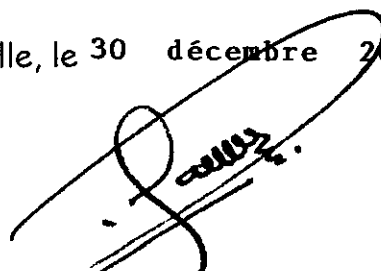
L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE ;

*LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR
SUIT :*

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord entre la République du Congo et la République du Kenya relatif aux services aériens 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 30 décembre 2010

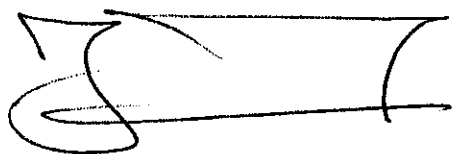


Denis SASSOU-N'GUESSO. -

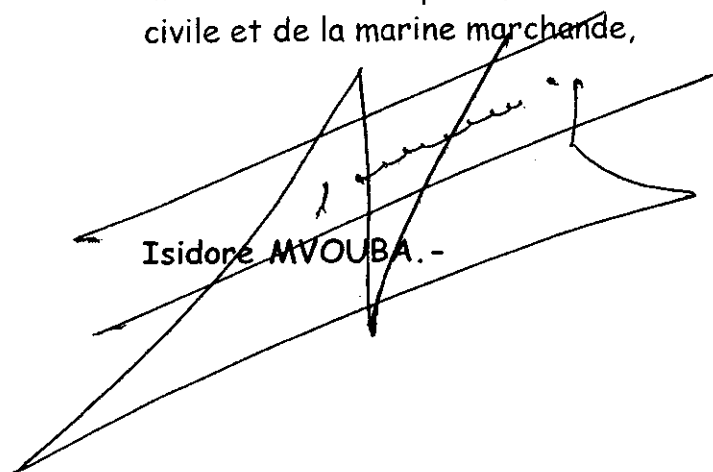
Par le Président de la République,

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Le ministre d'Etat, coordonnateur
du pôle des infrastructures de base,
ministre des transports, de l'aviation
civile et de la marine marchande,



Basile IKOUEBE. -



Isidore MVOUBA. -

ACCORD

ENTRE

LA REPUBLIQUE DU CONGO

ET

LA REPUBLIQUE DU KENYA

RELATIF AUX SERVICES AERIENS

Le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République du Kenya dénommés, ci-après Parties Contractantes,

Désireux de contribuer au développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et d'élargir autant que possible la coopération internationale dans ce domaine ;

Désireux d'exécuter les services aériens conformément aux principes et aux dispositions de la Convention de l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre les deux pays ;

Ont convenu de ce qui suit :

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

Aux fins du présent accord et sauf stipulations contraires, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- 1) « Convention » : la convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite convention et tout amendement de la présente convention ou adopté conformément aux annexes des articles 90 et 94, pourvu que ces amendements et ces annexes aient été adoptés par les deux Parties Contractantes ;
- 2) « Autorités aéronautiques » : Pour la République du Congo, le Ministre en charge de l'Aviation Civile et pour la République du Kenya, le Ministre en charge de l'Aviation Civile ou dans les deux cas, toute personne et organe habilités à assumer les fonctions exercées par lesdites autorités ;
- 3) « Services agréés » : les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier de façon combinée ou séparée sur les routes spécifiées indiquées dans les annexes et les tableaux des routes du présent accord ;
- 4) « Accord » : le présent accord, ses annexes et toutes les modifications ou amendements y relatifs ;

- 5) « Services aériens », « services aériens internationaux », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » : ont la même signification que celle figurant à l'article 96 de la Convention ;
- 6) « Compagnie désignée » : la compagnie aérienne que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont choisi comme instrument de choix pour assurer l'exploitation des services aériens agréés conformément aux articles 9, 10 et 11 du présent accord ;
- 7) « Tarifs » : les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages du fret et les conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, ainsi que les prix et les conditions relatifs aux services prêtés par les agences ou à des services connexes, à l'exception des rémunérations et des conditions relatives au transport du courrier ;
- 8) « Equipement de bord » : « Provisions de bord » : « Pièces de rechange » : ont la même signification que celle donnée à l'annexe 9 de la Convention ;
- 9) « Territoire » : à la même signification que celle donnée à l'article 2 de la Convention ;
- 10) « Décision de Yamoussoukro » : la décision relative à la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique signée le 14 novembre 1999.

Article 2 : APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire d'un aéronef d'une/des compagnies aérienne(s) désignée(s) assurant des services aériens internationaux, à l'exploitation ou à la navigation de cet aéronef pendant qu'il est sur son territoire, doivent aussi s'appliquer à l'aéronef de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante et doivent être observés par ledit aéronef à l'entrée, à la sortie ou pendant qu'il est sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une des Parties Contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de transit, sortie, d'émigration, d'immigration, de passeports, de douane et des mesures sanitaires seront applicables aux passagers, équipage, marchandises et courrier transportés par l'aéronef de la compagnie désignée de l'autre Partie Contractante.

d

 3

3. Aucune Partie Contractante ne doit privilégier sa propre compagnie aérienne au détriment de l'une des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante exploitant les mêmes services aériens internationaux s'agissant de l'application des lois d'immigration, de douanes, de quarantaine et autres lois similaires.

ARTICLE 3 : DROITS D'EXPLOITATION

1. Les droits d'exploitation pouvant être imposés par les autorités ou organes fiscaux compétents de chaque Partie Contractante sur les compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement répartis selon les catégories d'utilisateurs et fondés sur des principes économiques viables mentionnés au paragraphe 2 du présent article. Dans tous les cas, ces droits d'exploitation devant être imposés sur les compagnies de l'autre Partie Contractante doivent être les mêmes que ceux imposés sur toute autre compagnie aérienne au moment de leur fixation sur la base des mêmes conditions avantageuses.

2. Les frais d'exploitation imposés sur les compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder le coût total du montant à payer aux autorités ou institutions compétentes pour la mise à disposition des installations et des services aéroportuaires et des services connexes, de navigation aérienne et de sécurité à l'aéroport et au sein de l'ensemble des structures aéroportuaires. Ce montant doit inclure les recettes sur l'actif après amortissement. Les installations et les services qui sont taxés, doivent faire l'objet d'une exploitation efficace et économique.

3. Chaque Partie Contractante doit encourager la tenue des consultations entre les autorités ou les institutions fiscales compétentes et les compagnies aériennes utilisant ces installations et ces services, et doit encourager les dites autorités ou les institutions et les compagnies aériennes afin qu'elles s'échangent toute information qui peut s'avérer nécessaire pour permettre un examen approprié du bien fondé des frais payés conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie Contractante doit encourager les autorités fiscales compétentes à informer les utilisateurs dans un délai raisonnable, au sujet de toute proposition de modification des frais d'exploitation, en vue de leur permettre de donner leur opinion et que celle-ci soit prise en compte avant que toute modification de frais ne soit faite.

4. Aucune Partie ne doit, en cas de règlement d'un différend conformément à l'article 19, être tenu responsable d'avoir violé une quelconque disposition du présent article, à moins :

di

[Signature]

- a). qu'elle n'examine pas le montant des frais mis en cause par l'autre partie dans un délai raisonnable ;
- b). qu'après examen du montant desdits frais, qu'elle ne prenne pas les dispositions nécessaires pour que la situation soit réparée s'agissant de toute pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

ARTICLE 4 : RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, DES LICENCES ET DES BREVETS D'APTITUDE

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et n'ayant pas encore expiré doivent être reconnus comme étant valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes indiquées, pourvu que les conditions dans lesquelles lesdits certificats et licences ont été délivrés ou validés réciproquement, soient les mêmes ou plus contraignantes que les conditions minima élaborées ou à élaborer à l'avenir sur la base de la Convention.
2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valable pour la circulation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 5 : EXONERATION DES DROITS DE DOUANE, DES FRAIS D'INSPECTION ET AUTRES TAXES

1. Les aéronefs assurant des services aériens internationaux de la compagnie aérienne de l'une des Parties Contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburant et de lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) doivent à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, être exonérés de tout droit de douane, taxe, frais d'inspection et autres taxes similaires à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou utilisation lors du trajet effectué sur ce territoire.
2. Ils doivent aussi être exemptés des mêmes droits, taxes, frais et autres droits à l'exception des droits relatifs à la prestation des services ;
 - a- les provisions de bord embarqués sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités douanières dudit territoire et pour un usage à bord dans le cas d'un aéronef de l'autre Partie Contractante quittant ledit territoire et assurant des services aériens internationaux ;

b- les pièces détachées introduites sur le territoire de chacune des Parties Contractantes et destinées à la maintenance ou la réparation de l'aéronef utilisé pour l'exploitation des services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante ;

c- le carburant et les lubrifiants fournis sur le territoire d'une Partie Contractante à un aéronef quittant ledit territoire et appartenant aux compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante, assurant des services aériens internationaux, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du trajet à effectuer sur le territoire de la Partie Contractante où ils ont été embarqués ;

d- Le matériel mentionné aux paragraphes a, b et c sus- mentionnés peut selon les circonstances être placé sous la surveillance ou le contrôle des services douaniers.

ARTICLE 6 : DESIGNATION

1. Chaque Partie Contractante doit avoir le droit de désigner une ou plusieurs compagnie(s) aérienne(s) pour l'exploitation des services aériens agréés sur les routes indiquées et le notifier à l'autre Partie Contractante par écrit, ainsi que le droit de retirer ou de notifier de telles désignations par voie diplomatique et doit vérifier si la/les compagnie(s) aérienne(s) concernée(s) est/sont autorisée(s) à couvrir les types de services aériens indiqués dans l'annexe ci-joint.

2. Lorsqu'elle reçoit cette désignation, l'autre Partie Contractante doit, conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, dans un délai de trente (30) jours, accorder à/aux compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) l'autorisation d'exploitation requise.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger que les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante leur donne la preuve qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements qui sont normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante doit avoir le droit de refuser l'octroi d'une autorisation d'exploitation dont-il est fait mention au paragraphe (2) du présent article ou d'imposer des conditions qu'elle peut juger nécessaires pour l'exercice par la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) des droits spécifiés à l'article 2 du présent accord.

5. La Partie Contractante qui désigne la/les compagnie(s) aérienne(s) observe et applique les normes énoncées à l'article 7 (sécurité de l'Aviation) et à l'article 8 (sûreté de l'Aviation Civile).

6. Lorsqu'une compagnie aérienne est désignée et détentrice d'une autorisation d'exploitation, elle peut à tout moment commencer l'exploitation des services aériens agréés, à condition que des tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent accord soit en vigueur et en rapport avec ces services.

ARTICLE 7 : SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie peut à tout moment demander que des consultations se tiennent au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans les domaines en rapport avec les installations aéronautiques, les équipages de conduite, les aéronefs et leur exploitation. De telles consultations doivent avoir lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date où la demande a été formulée.

2. Si, à la suite de telles consultations, l'une des Parties constate que l'autre Partie n'applique pas de façon effective, ni n'observe pas les normes de sécurité en vigueur dans les domaines visés au paragraphe 1 établies conformément aux dispositions de la Convention, l'autre Partie doit être mise au courant de ces faits et des conditions requises pour qu'elle se conforme à ces normes dans un délai arrêté de commun accord par les parties.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu en outre que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie Contractante ou en son nom, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante peut, faire l'objet d'une inspection lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à condition, que cela n'entraîne pas de retards déraisonnables dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les dispositions de l'article 33 de la Convention de Chicago, l'objet de cette inspection est de vérifier la validité des documents de l'aéronef et que l'équipement de l'aéronef et son état, sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.

4. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie de transport aérien, chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnie de transport de l'autre Partie Contractante.

5. Toute mesure appliquée par une partie en conformité avec le paragraphe (4) ci-dessus sera abrogée dès que la situation redevient normale.
6. Concernant le paragraphe 2 ci-dessus, s'il est déterminé qu'une des Parties Contractantes reste en situation de non-conformité aux normes de l'OACI après l'expiration des délais convenus, il conviendrait d'en aviser le Secrétaire Général de l'OACI. Celui-ci devrait également être avisé de la résolution satisfaisante ultérieure de la situation.
7. Lorsqu'une Partie Contractante a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est effectué par un Etat tiers, les droits de l'autre Partie Contractante dont il est fait mention dans le présent article doivent s'appliquer de la même façon pour l'adoption, l'application ou l'observation des normes de sécurité par ledit Etat et en fonction de l'autorisation d'exploitation de cette compagnie aérienne.

ARTICLE 8 : SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle d'assurer la protection de l'aviation civile contre tout acte illicite fait partie du présent accord.
2. Sans limiter en général leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties Contractantes doivent en particulier agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à TOKYO, le 14 septembre 1963, de la Convention relative à la répression d'actes illicites dirigés contre la sûreté de l'aviation civile signée à Montréal, le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, signé à Montréal le 24 février 1988 et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détections, signé à Montréal le 1^{er} mars 1991 auxquels les deux Parties Contractantes sont parties et de toute autre Convention sur l'aviation civile à laquelle les deux Parties doivent devenir Parties.
3. Les Parties Contractantes doivent à la demande de l'autre Partie s'assister pour empêcher tout acte de capture illégale d'un aéronef civil et tout acte illégal contre la sécurité d'un tel aéronef, des passagers et de l'équipage, des aéroports et des installations aéronautiques ainsi que toute menace de la sûreté de l'aviation civile. Les Parties doivent, dans leurs rapports, agir conformément aux dispositions établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, appelées annexes de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale dès lors que ces dispositions s'appliquent aux Parties.

Les Parties doivent exiger que les exploitants d'aéronefs qui exercent leurs activités principalement ou ont leur résidence permanente sur le territoire desdites Parties agissent conformément aux dites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

4. Chaque Partie Contractante est d'accord pour que des opérations de vérification puissent être effectuées pour s'enquérir au sujet du respect des dispositions de sûreté de l'aviation civile mentionnées au paragraphe (3) ci-dessus exigées par l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie ou lors du séjour de l'aéronef sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante doit s'assurer que des mesures appropriées sont effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages de cabine, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante doit examiner avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie Contractante pour que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

Quand un incident, une menace d'incident/de capture illicite d'un aéronef ou tout autre acte illicite contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne se produit, les Parties Contractantes doivent se prêter une assistance mutuelle en facilitant les communications et en prenant toute autre mesure appropriée pour mettre rapidement un terme à un tel incident ou menace sans causer de dégât.

ARTICLE 9 : DROITS ET PRIVILEGES DE(S) COMPAGNIES AERIENNE(S) DESIGNEE(S)

1. Chaque Partie Contractante doit accorder à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent accord en vue de l'établissement des services aériens agréés sur les routes dans les annexes du présent accord. La /les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par chacune des Parties Contractantes doivent, en exploitant les services aériens agréés sur les routes spécifiées, jouir des droits suivants :

- a. survoler le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- b. effectuer des escales sur ledit territoire pour des raisons non commerciales ;
- c. effectuer des escales sur ledit territoire à des endroits précisés pour cet itinéraire dans les tableaux annexés au présent accord dans le but de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante.

2. Aucune disposition du paragraphe (1) ne doit être considéré comme conférant aux compagnies aériennes de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers et des marchandises ou du courrier à destination d'un autre endroit sur le territoire de cette autre Partie Contractante.

3- Les deux Parties Contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent accord.

ARTICLE 10 : FOURNITURE DU PROGRAMME D'EXPLOITATION

1. La (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par l'autre Partie Contractante doit (doivent), dans un délai de trente (30) jours avant l'exploitation des services aériens agréés sur les routes indiquées, fournir leurs programmes d'exploitation pour qu'il soit examiné et approuvé par les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie. La même procédure est valable pour toute modification de programme.

2. Les programmes approuvés pour une saison selon les dispositions du présent article, restent en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à l'approbation de nouveaux programmes.

3. Pour les vols supplémentaires que la (les) compagnie(s) aérienne(s) de l'une des Parties Contractantes désire(nt) exploiter concernant ces services convenus sur les itinéraires indiqués en dehors du programme d'exploitation approuvé, cette Partie doit solliciter la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Une telle requête doit se faire deux (02) jours ouvrables au moins avant le début desdits vols.

ARTICLE 11 : CAPACITES

1. Chaque Partie Contractante doit accorder de façon équitable les mêmes chances aux compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante dans le cadre de la prestation et la vente des services aériens couverts par présent Accord.

2. Chaque Partie Contractante doit permettre à l'autre partie de déterminer la fréquence des vols et la capacité envisagées dans le cadre des services aériens internationaux que la (les) compagnie(s) désignée (s) prête (nt) sur base des considérations commerciales fondées sur la réalité du marché.

3. Aucune Partie Contractante ne doit limiter unilatéralement le volume de trafic, les fréquences des vols ou la régularité des services aériens, le type d'aéronef utilisé par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, sauf pour des raisons douanières, techniques, d'exploitation ou d'espace et en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune Partie Contractante ne doit imposer à la compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante, un préalable, un fret, ni des frais obligatoires ou tout autre condition en rapport avec la capacité, la fréquence des vols ou le trafic qui serait non-conforme aux buts du présent Accord.

5. Chaque Partie Contractante peut exiger les manifestes de trafic, des vols individuels, des opérations aériennes de la compagnie désignée par l'autre partie. Les procédures administratives relatives à ces opérations doivent être allégées par les autorités aéronautiques respectives.

6. Pour répondre aux exigences du trafic imprévu et momentané sur ces mêmes routes, les parties contractantes peuvent décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic.

ARTICLE 12 : FOURNITURE DES STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes doivent fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à leur demande, toutes données statistiques pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité offerte par la compagnie aérienne désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques doivent contenir toutes les données nécessaires pour déterminer le volume transporté par la compagnie aérienne sur les services agréés, ainsi que l'origine et la destination dudit trafic.

ARTICLE 13 : TARIFS

1 - Chaque partie doit permettre à chaque compagnie aérienne désignée la latitude de fixer les tarifs aériens sur la base des considérations commerciales fondées sur la réalité du marché ce, conformément aux dispositions de l'Association du Transport Aérien International (IATA).

2- Chaque partie peut exiger que les autorités aéronautiques soient informées ou qu'elles fassent enregistrer auprès de celles-ci les tarifs à appliquer au départ ou en direction de son territoire par les compagnies aériennes de l'autre partie. Toute information y relative adressée aux

autorités aéronautiques ou l'enregistrement de ces tarifs auprès des dites autorités par les compagnies aériennes des deux parties peut être requis dans un délai de trente (30) jours avant la date effective d'application desdits tarifs. Dans les cas individuels, la notification d'enregistrement peut être autorisée dans un délai plus bref que celui observé habituellement. Si une partie autorise à une compagnie aérienne de faire enregistrer un tarif à appliquer, la notification y relative peut se faire dans un délai plus bref. Ainsi, ce tarif doit entrer en vigueur à la date arrêtée pour tout trafic initié sur le territoire de cette partie.

3- Si une partie estime que le tarif proposé par une compagnie aérienne de l'autre partie dans le cadre des services aériens internationaux entre les territoires des deux parties n'est pas conforme aux dispositions de l'alinéa 1 du présent article, la dite partie doit en informer l'autre partie en lui signifiant les raisons ayant motivées une telle décision et peut demander que des consultations se tiennent. Ces consultations doivent avoir lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception de la demande et les parties doivent collaborer afin de rassembler toutes les informations nécessaires pour un règlement satisfaisant du différend.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif ou sur la détermination d'un tarif, le différend est réglé selon les dispositions de l'article 18 du présent accord.

5. Chaque Partie Contractante veille à ce que tous les transporteurs exploitant des services aériens à destination et en provenance de son territoire se conforment rigoureusement aux tarifs convenus et approuvés.

6. Les Parties Contractantes doivent veiller à ce qu'il existe sur leur territoire un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations des tarifs établis conformément au présent article par toute compagnie de transport aérien, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout organisateur de voyage ou tout transitaire. Elles s'assurent en outre que toute violation de ces tarifs est passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.

ARTICLE 14 : REPRESENTATION

1. Les compagnies aériennes de chaque Partie Contractante ont le droit d'établir des agences dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour la promotion et la vente des services de transport aérien.

2. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie sont autorisées, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatives

à l'entrée, au séjour et à l'emploi, à amener et à installer dans le territoire de l'autre Partie le personnel de direction, de vente, technique, d'exploitation et autre personnel spécialisé requis pour la prestation des services de transport aérien.

3. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de choisir parmi les agents concurrentiels pour les services de manutention au sol dans le territoire de l'autre Partie. Les services de manutention au sol doivent être disponibles sur une base équitable à toutes les compagnies aériennes, les frais sont calculés sur les coûts des services fournis.

4. Toute compagnie aérienne de chaque Partie peut entreprendre la vente des services de transport aérien dans le territoire de l'autre Partie directement et, à la discrétion de la compagnie aérienne, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie aérienne a le droit de vendre de tels services de transport et toute personne est libre de les acheter, dans la devise de ce territoire ou dans des devises librement convertibles.

5. Les deux Parties conviennent que dans l'exploitation des services agréés sur les tableaux des itinéraires, les compagnies aériennes désignées peuvent conclure des arrangements commerciaux en coopérative tels que l'exploitation d'un même espace en groupe et l'utilisation d'un même code avec :

- a) les compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante ; et/ou ;
- b) une ou des compagnies aériennes d'un pays tiers sous réserve que toutes les compagnies aériennes impliquées dans ces arrangements soient en possession des autorisations appropriées délivrées par l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 15 : TRANSFERT DE FONDS

1. Chaque Partie Contractante doit accorder à /aux compagnie(s) aérienne(s) de l'autre Partie Contractante le droit de transférer, conformément aux lois et règlements de cette Partie, du territoire de vente à son siège social, l'excédent de recettes sur les dépenses effectuées dans le territoire de la première Partie Contractante.

Ce transfert s'applique aux recettes des ventes directes ou par l'intermédiaire des agents des services de transport aérien et des services connexes ou complémentaires au transport aérien et à l'intérêt commercial normal produit par ces recettes conformément aux lois nationales.

2. Les compagnies aériennes de chaque Partie Contractante doivent obtenir l'agrément pour ce transfert sans retard excessif au taux de change officiel pour la conversion de la devise locale à partir de la date d'application.

ARTICLE 16 : LIMITATION SUSPENSION ET REVOCATION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie Contractante a le droit de ne pas accorder, de révoquer, suspendre ou limiter une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits énoncés à l'article 3 du présent accord par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante, ou d'imposer des conditions qu'elle juge nécessaire sur l'exercice de ces droits :

- a. lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie aérienne appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne ou à des ressortissants de celle-ci ;
- b. lorsque les compagnies aériennes ne se conforment pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou ;
- c. lorsque les compagnies aériennes ne fonctionnent pas conformément aux conditions stipulées dans le présent accord ;
- d. lorsque l'autre Partie Contractante ne maintient et n'applique pas les normes énoncées à l'article 8 (sécurité de l'aviation).

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements du présent accord, un tel droit de révocation ou de suspension ne peut être exercé qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 17 : DOUBLE IMPOSITION

1. Le revenu, et les bénéfices générés par l'exploitation de l'aéronef dans le trafic international ne sont imposables que dans l'Etat auquel la part substantielle de la propriété et le contrôle effectif tels que définis conformément à l'article 6 (Désignation) appartiennent.
2. Les bénéfices produits par l'éloignement de l'aéronef exploité dans l'Etat auquel la part substantielle de la propriété et le contrôle effectif tels que définis conformément à l'article 6 (Désignation) appartient.
3. Le capital représenté par l'aéronef exploité dans le trafic international et par les biens meubles rattachés à l'exploitation de cet aéronef n'est imposable que dans l'Etat auquel la part substantielle de la propriété et le contrôle effectif tels que définis conformément à l'article 6 (Désignation) appartient.
4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également au revenu et aux bénéfices produits par la participation à un groupement, une entreprise en co-participation un arrangement commercial en coopérative ou à une agence internationale.
5. Si un accord conclu entre les Parties Contractantes sur l'annulation de la double imposition et la prévention de l'évasion fiscale sur le revenu et le capital prévoit des procédures différentes de celles énoncées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de l'accord sur l'annulation de la double imposition sur le revenu ou le capital sont applicables.

ARTICLE 18 : REGLEMENT DE DIFFERENDS

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes quant à l'interprétation ou l'application du présent accord et de ses annexes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations. Ces négociations devront commencer au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande formulée par l'une des parties.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de le soumettre à une personne ou à un organe ; si les Parties ne s'accordent pas ainsi, le différend est, à la demande de l'une des Parties Contractantes, soumis à l'arbitrage d'un tribunal de trois arbitres, chaque Partie Contractante devant nommer un arbitre et le troisième devant être nommé par les deux arbitres ainsi nommés. Chaque Partie Contractante doit nommer un arbitre dans un délai

de soixante (60) jours à partir de la date de réception par l'une des Parties Contractantes de l'autre Partie d'une notification par voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par ce tribunal, et le troisième arbitre doit être nommé dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties Contractantes ne parvient pas à nommer un arbitre dans les délais indiqués ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans la période indiquée l'une des Parties Contractantes peut demander à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de nommer un arbitre ou des arbitres suivant le cas dans un délai de trente (30) jours. Dans chaque cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un Etat tiers et il doit assumer les fonctions de Président du tribunal d'arbitrage.

3. Sauf stipulation contraire, le tribunal d'arbitrage doit définir les limites de sa compétence conformément au présent accord, établir ses propres règles de procédure et définir le lieu d'arbitrage compte tenu des circonstances de l'affaire. Une fois constitué, le tribunal peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des Parties Contractantes, une réunion pour définir les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre doit se tenir dans un délai de quinze (15) jours après la constitution totale du tribunal.

4. Les Parties Contractantes doivent se conformer à toute décision prise aux termes du paragraphe (2) du présent article.

5. Chaque Partie Contractante doit prendre en charge les dépenses encourues par son arbitre désigné et par le personnel secondaire fourni et ensemble, les deux Parties doivent se partager les dépenses relatives aux activités du tribunal, y compris celles encourues par le Président.

6. Chaque Partie Contractante ou la compagnie aérienne de l'une des Parties Contractantes peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordé en vertu du présent accord à la Partie Contractante fautive.

ARTICLE 19 : APPLICABILITE DES CONVENTIONS ET ACCORDS MULTILATERAUX

Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent accord si un accord ou Convention multilatérale à laquelle les deux Parties Contractantes sont signataires, concernant toute affaire couverte par le présent accord entre en vigueur, ainsi les dispositions pertinentes de cet accord ou Convention remplacent et annulent les dispositions pertinentes de l'accord.

ARTICLE 20 : DENONCIATION

Chaque Partie Contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent accord. Une telle notification doit être simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Dans ce genre de cas, la dénonciation prend effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. En cas d'absence d'accusé de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, ladite notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

ARTICLE 21 : ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRES DE L'OACI ET AUTRES INSTITUTIONS

Le présent accord, ses annexes ainsi que tout amendement qui y est apporté doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de tout autre organisation compétente.

ARTICLE 22 : AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties Contractantes estime souhaitable de modifier une disposition du présent accord, une telle modification, si elle est acceptée par les Parties Contractantes, doit entrer en vigueur lors de sa confirmation par un échange de notes verbales.
2. Dans le cas de la conclusion d'une Convention multilatérale générale concernant les transports aériens et liant les deux Parties Contractantes, le présent accord doit être amendé pour qu'il soit conforme aux dispositions d'une telle Convention.

ARTICLE 23 : ANNEXES

Les annexes du présent accord constituent également une Partie intégrale de l'accord.

ARTICLE 24 : ENTREE EN VIGUEUR

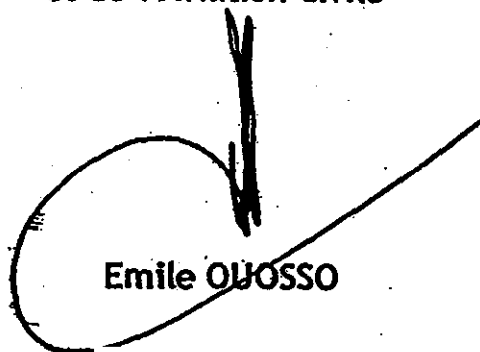
Le présent accord s'applique provisoirement à partir de la date de sa signature et entre en vigueur à la date de l'échange des notes confirmant l'aboutissement de toutes les procédures internes par voie diplomatique.

En foi de quoi, les plénipotentiaires dûment mandatés par leur Gouvernement respectif ont signé le présent Accord.

Fait à Nairobi, le 09 septembre 2008, en deux exemplaires en langue française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE
DU CONGO

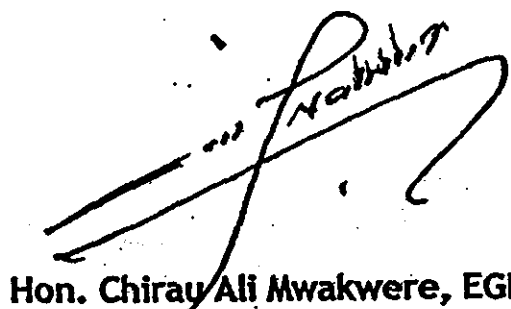
Le Ministre des Transports
et de l'Aviation Civile



Emile OJOSSO

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE
DU KENYA

Le Ministre des Transports



Hon. Chirau Ali Mwakwere, EGH, MP

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

I - Routes Congolaises :

Point au départ du Congo	Point de départ du Kenya	Point au delà
Brazzaville	Nairobi	à spécifier

II - Routes kenyanes :

Point au départ du Kenya	Point de départ du Congo	Point au delà
Nairobi	Brazzaville	à spécifier

N.B : Les points au-delà seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques compétentes.