

Loi n° 28 - 2019 du 19 septembre 2019
autorisant la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la
République du Congo et le Gouvernement du Grand-Duché
de Luxembourg relatif au transport aérien

ORIGINAL

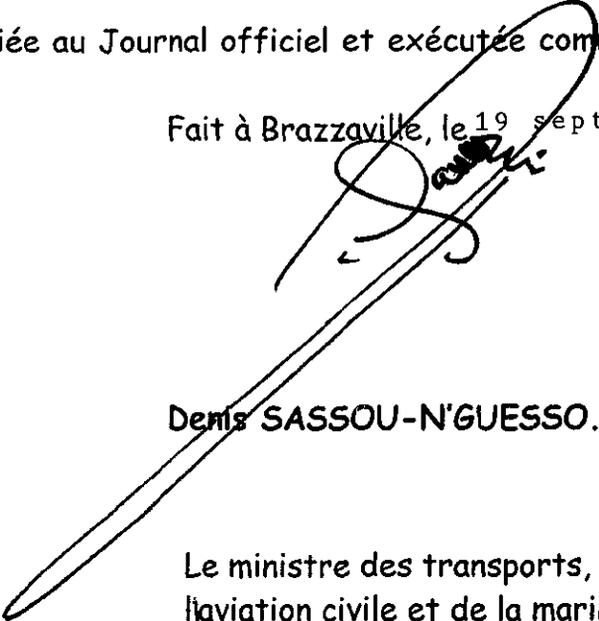
L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE :

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

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord, signé le 24 juin 2013 entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au transport aérien, 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./-

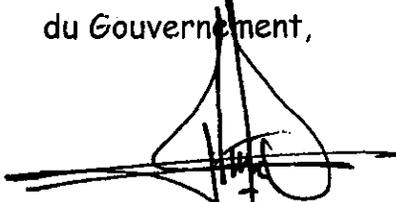
Fait à Brazzaville, le 19 septembre 2019



Denis SASSOU-N'GUESSO.-

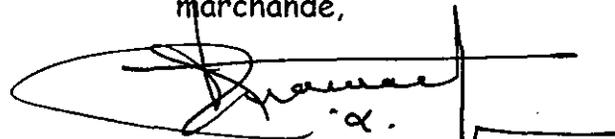
Par le Président de la République,

Le Premier ministre, Chef
du Gouvernement,



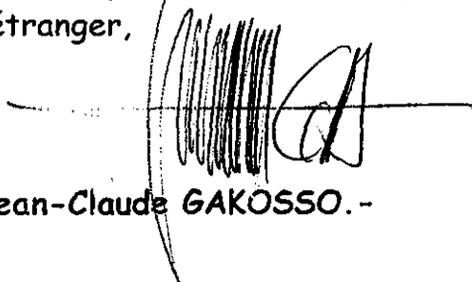
Clément MOUAMBA.-

Le ministre des transports, de
l'aviation civile et de la marine
marchande,



Fidèle DIMOU.-

Le ministre des affaires étrangères,
de la coopération et des Congolais de
l'étranger,



Jean-Claude GAKOSSO.-

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU
CONGO

ET

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE
LUXEMBOURG

RELATIF AU

TRANSPORT AÉRIEN

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

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO

ET

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

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 ;

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 du Congo, le Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande ; ou, dans tous les cas, toute Autorité ou personne habilitée à exercer des fonctions en rapport avec 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 de nombreux 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 ;

...comme une compagnie aérienne désignée,
...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 ;
- (i) le terme « rupture de charge » signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section ;
- (j) les termes « équipement de bord, équipement de sol, provisions de bord, pièces de rechange » ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention ;
- (k) le terme « droit d'utilisation ou d'usage » désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les Autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison ;
- (l) les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Grand-Duché de Luxembourg s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne.

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 (séparément ou dans n'importe quelle combinaison), 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 en vertu d'un contrat de 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 et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles destinations.
2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, conformément à ses lois et règlements, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.
3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne désignée peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord, en particulier, que les tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'Article 10 du présent Accord.

ARTICLE 4

Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les Autorités aéronautiques de la République du Congo 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, n'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 du Congo; 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 du Congo, 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 du Congo ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valable délivrée par les Autorités de la République du Congo; ou
- (b) les Autorités de la République du Congo 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 du Congo; ou
- (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 au paragraphe 1 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.

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 date de réception de 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 un 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.

Sûreté de l'aviation

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*, signée à Montréal le 24 février 1988 ou la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection*, signée à Montréal le 1^{er} 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.

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 examiner 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 de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces compagnies aériennes désignées.

...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

Principes régissant l'exploitation des services et capacité

1. La ou les Compagnies aériennes désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. 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, conformément aux principes régissant la Convention de Chicago.

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. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer 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 14 du présent Accord.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une compagnie aérienne sera assuré conformément au principe général tel que stipulé dans le paragraphe 1 du présent Article.

5. La ou les Compagnies aériennes désignées soumettront pour approbation au plus tard trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites Autorités.

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.

(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.

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.

4. 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 « satisfaisant » 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.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent Article, les tarifs pratiqués par la ou les compagnies désignées de la République du Congo pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis à la législation de l'Union européenne.

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. Toutefois, pendant une période de cinq (05) ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, pour renforcer l'expertise nationale sur les plans opérationnel et technique et soutenir l'emploi des ressortissants congolais par les compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché de Luxembourg, les besoins en personnel des compagnies aériennes désignées par le Grand-Duché du Luxembourg sur le territoire de la République du Congo, en cas de besoin, seront assurés en priorité par des ressortissants congolais.
4. 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 à 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, dans la même mesure, 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 gagné par ladite compagnie aérienne sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, de fret et de courrier.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux compagnies de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

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 dans n'importe quelle 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 et segments 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.

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 ou d'usage

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 doivent être réglées 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 du Congo, qui exploite une liaison entre le Luxembourg et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

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.

Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre 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 au 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 arbitral 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.

Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier quelque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations l'autre Partie contractante. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit par 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 sera 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 sera en vigueur 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 pouvant devenir contraignante pour les deux Parties contractantes.

ARTICLE 22

Résiliation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit par la diplomatie à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. 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

Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement y afférent doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 24

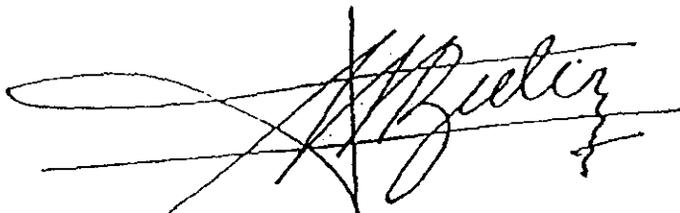
Entrée en vigueur

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 24 juin 2013 en langue française.

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO



POUR LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG



TABLEAU DES ROUTES

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

*Points au Luxembourg – Points intermédiaires – Points en République du Congo
– Points au-delà*

2) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées de la République du Congo, dans les deux directions :

*Points en République du Congo – Points intermédiaires – Points au Luxembourg
– Points au-delà*

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 peut faire l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. La ou les compagnies désignées de chaque Partie contractante 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.