

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

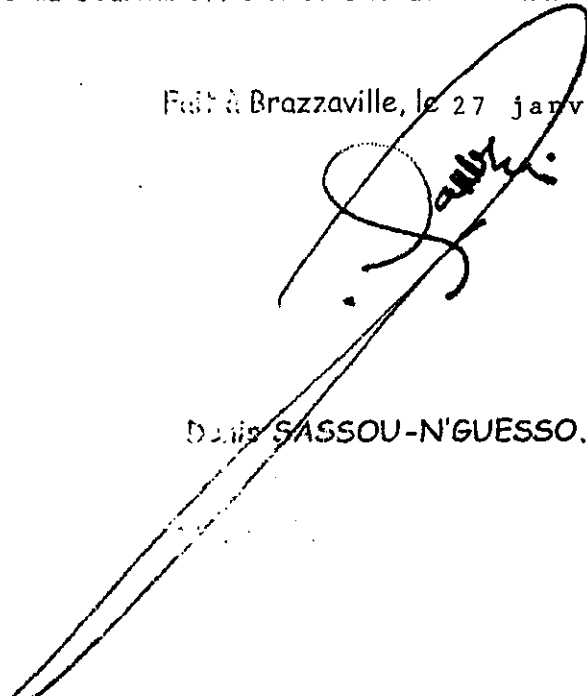
L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE :

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

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord 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

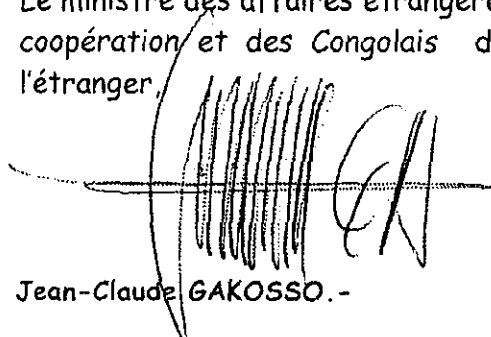

Denis SASSOU-N'GUESSO. -

Par le Président de la République,

Le Premier ministre, chef
du Gouvernement


Clément MOUAMBA.

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


Jean-Claude GAKOSSO. -

Le ministre du plan, de la statistique,
de l'intégration régionale, des transports,
de l'aviation civile et de la marine
marchande


Ignat Olga Ghislaine EBOUKA-BABACKAS. -

ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE
LA RÉPUBLIQUE DU CONGO

ET

LE GOUVERNEMENT DES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement des États-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 minimales 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 :

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 redevance 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.

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 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.

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.

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 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 forme acceptables pour ces autorités.

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 15 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

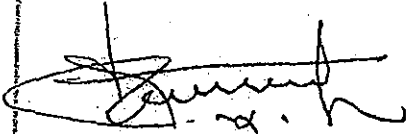
Enregistrement auprès de l'OACI

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

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 :

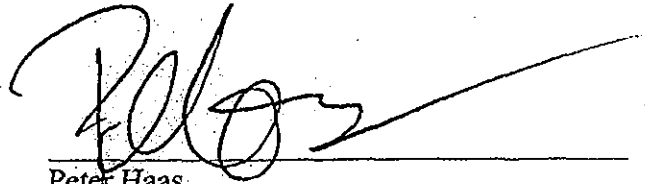


Fidèle Dimou
Ministre, ministère des Transports, de
l'aviation civile et de la marine marchande

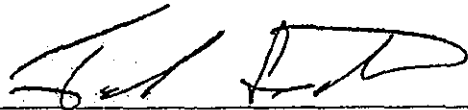


Serge Mombouli
Ambassadeur de la République du Congo
aux États-Unis d'Amérique

POUR LE GOUVERNEMENT DES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE



Peter Haas
Premier Délégué du secrétaire d'État adjoint
chargé des Affaires économiques et
commerciales, département d'État des États-
Unis



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