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

Rodolphe ADADA

Accord relatif aux services aériens

entre

Le Gouvernement de la République du Congo

et

Le Gouvernement de la République de Turquie

Sommaire

1- Définitions
2- Octroi de droits
3- Désignation et autorisation
4- Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation
5- Changement d'avion
6- Transport intermodal
7- Concurrence loyale
8- Tarifs
9- Taxes, droits de douanes et autres charges
10- Transit direct
11- Redevances d'usage
12- Personnel étranger et accès aux services locaux
13- Conversion des devises et transfert de fonds
14- Reconnaissance mutuelle des certificats et des licences
15- Sécurité de l'aviation
16- Sûreté de l'aviation
17- Sûreté des documents de voyage
18- Systèmes informatisés de reservation (SIR)
19- Interdiction de fumer
20- Protection de l'environnement
21- Applicabilité aux charters/vols non réguliers
22- Location d'aéronefs
23- Approbation des programmes d'exploitation
24- Statistiques
25- Application des lois et règlements
26- Consultations et modifications
27- Règlement des différends
28- Enregistrement auprès de l'OACI
29- Accords et conventions multilatéraux
30- Titres
31- Durée et dénonciation
32- Entrée en vigueur

Annexe I - routes
Annexe II - code-share ou partage de codes

Préambule

Le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie, ci-après désignées, les « Parties Contractantes » ;

Considérant la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux ouverts à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Loi n° 44-2014 du 10 octobre 2014 autorisant la ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie

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

Le Président République promulgue
la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie, signé le 15 novembre 2012 à Ankara, 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, le10 octobre 2014

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GLESSO

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Désireux de faciliter l'expansion des services aériens internationaux ;

Reconnaissant que les services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent, la croissance économique, le commerce, le tourisme, les investissements, et la satisfaction des besoins des consommateurs ;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans l'exploitation des services aériens internationaux, et réaffirmant leur grande préoccupation face aux menaces contre la sûreté des aéronefs, lesquelles mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, et sont préjudiciables à l'exploitation des services aériens, et ;

Désireux de conclure un Accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1 - Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte en décide autrement, il est entendu par les termes suivants :

a. « Autorités aéronautiques »

- pour la République du Congo, le ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande
- pour la République de Turquie, le ministère des transports, des affaires maritimes et des communications, direction générale de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à exercer les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

b. « Accord » : le présent Accord, ses Annexes, ainsi que toute modification apportée au présent Accord et à ses Annexes ;

c. « Services agréés » : les services aériens internationaux qui peuvent être exploités, conformément aux dispositions du présent Accord, sur les routes spécifiées;

d. « Annexe » : les Annexes au présent Accord ou tout amendement qui pourra y être porté, conformément aux dispositions de l'Article 26 du présent Accord ;

e. .« Service aérien », « Service aérien international », « Compagnie aérienne » et « escale non commerciale », ont la signification que leur confère l'Article 96 de la Convention ;

f. « Capacité » :

- en rapport avec un aéronef, la charge utile de cet aéronef offerte sur une route spécifiée ou sur un tronçon de route ;
- en rapport avec un service aérien spécifié, la capacité d'un aéronef exploité sur ce service, multipliée par les fréquences exploitées par cet aéronef sur une route spécifiée ou sur un tronçon de route pour une période donnée ;

g. « Convention » : la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention, ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et ces modifications produisent des effets à l'égard des deux Parties Contractantes ou qu'elles aient été ratifiées par celles-ci ;

h. « Compagnie aérienne désignée » : toute compagnie aérienne qui est désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord ;

i. « Service d'assistance en escale» : sans s'y limiter, la fourniture de services d'assistance pour les passagers, les bagages, le fret, et des prestations des services de catering ;

j. « OACI » : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

k. « Service aérien international » : le transport aérien qui s'effectue à travers l'espace aérien qui s'étend au dessus de plus d'un Etat ;

l. « Compagnie aérienne commerciale » : une compagnie aérienne qui offre des services de transport aérien avec un avion exploité par une autre compagnie, à travers un accord de partage de codes ;

m. « Programme» : le programme des routes pour l'exploitation des services de transport aérien, tel qu'annexé au présent accord et toute modification y relative convenue, conformément aux dispositions de l'article 26 du présent Accord ;

n. « Routes spécifiées » : les routes établies ou à établir en annexe au présent Accord ;

o. « Pièces de rechange » : les articles à incorporer dans un aéronef pour la réparation ou le remplacement des pièces défectueuses, y compris les moteurs;

p. « Tarif » : les prix et tout frais facturés par les compagnies aériennes, y compris par leurs agents, et les conditions relatives à la disponibilité de ces prix et frais à payer, pour le transport de passagers, de. bagages et/ou de fret, à l'exclusion du courrier, transporté par air, y compris par tout autre mode de transport en correspondance ;

q. « Territoire » : a le sens que lui confère l'article 2 de la Convention ;

r. « Trafic» : les passagers, les bagages, le fret et le courrier ;

s. « Equipement régulier » : les articles, autres que les provisions et les pièces de rechange amovibles, pou-

vant être utilisées à bord d'un avion pendant le vol, y compris l'équipement des premiers soins et de survie;

t. « Redevance d'usage» : les frais ou les redevances exigées pour l'utilisation des services d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne et d'autres services connexes fournis par l'une des Parties Contractantes à l'autre Partie Contractante ;

u. « Provision sous douanes » : les produits temporairement placés sous la surveillance des services douaniers d'une Partie Contractante.

Article 2 - Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante, pour l'exploitation de services aériens internationaux agréés, sur les routes spécifiées à l'annexe I du présent Accord, par les compagnies aériennes désignées, les droits suivants :

a. survoler sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante ;

b. faire des escales non commerciales dans ledit territoire ;

c. faire des escales dans ledit territoire, à des points spécifiés sur cette route dans l'Annexe 1 du présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, du fret et du courrier pour le trafic international, de façon séparée ou combinée ; et

d. autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du paragraphe (1) du présent article, ne saurait être interprétée comme conférant aux compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante, le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante, les passagers, le fret et le courrier à transporter, contre rémunération ou location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 3 - Désignation et autorisation

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, une ou plusieurs compagnies aériennes, pour exploiter les services aériens convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation prendra effet en vertu d'une notification écrite par voie diplomatique.

2. Dès réception de la désignation, les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante, accorderont sans délai, aux compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante, les autorisations d'exploitation nécessaires, conformément aux dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article.

3. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent exiger d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, qu'elle démontre sa capacité de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements en vigueur relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément à la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation, conformément au paragraphe (2) du présent article, ou d'imposer les conditions qui peuvent sembler nécessaires pour l'exercice, par la compagnie aérienne désignée, des droits mentionnés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où cette Partie Contractante n'est pas convaincue que :

a. la compagnie aérienne est établie sur le territoire de chaque Partie Contractante et possède un permis d'exploitation aérien valide et conforme à la réglementation applicable dans chaque Partie Contractante ; et

b. la propriété substantielle et le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne désignée sont maintenus par la Partie contractante désignant la compagnie aérienne ou par ses nationaux ; et/ou

c. le Gouvernement qui désigne la compagnie aérienne, maintient et régit les standards prévus aux articles 15 et 16 du présent Accord.

5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer, à tout moment, à exploiter les services aériens agréés, pourvu que la capacité convenue et le tarif établi conformément aux dispositions des articles 7 et 8 du présent Accord, soient adaptés à ces services.

Artcle 4 - Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante ou d'imposer des conditions qui pourraient sembler nécessaires pour l'exercice de ces droits :

a. au cas où la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de l'une des Parties Contractantes ou n'a pas de permis d'exploitation aérien, valide ni conforme au droit applicable dans chaque Partie Contractante ;

b. au cas où la propriété substantielle et le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ne sont pas détenus par la Partie Contractante qui l'a désigné ou par ses ressortissants ;

c. au cas où la compagnie aérienne désignée manque de se conformer aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui octroie les droits ;

d. au cas où la compagnie aérienne désignée ne parvient pas à exploiter les services aériens, conformément aux conditions requises en vertu du présent Accord.

Sauf si la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe (1) du

présent article, ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Dans ce cas, ces consultations doivent se tenir dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande de consultation exprimée par l'une ou l'autre des Parties Contractantes.

Le présent article ne limite pas les droits d'une Partie Contractante de refuser, de révoquer, de limiter ou d'assortir de conditions, l'autorisation d'exploitation délivrée à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, conformément aux dispositions de l'article 16.

Article 5 - Changement d'avion

1. Sur un ou tous les segments des routes spécifiées, une compagnie aérienne désignée peut assurer le transport aérien international sans limitations, tel que changer, à un point quelconque de la route spécifiée, le type ou le numéro de vol de l'avion utilisé, pourvu que dans le sens du départ, le transport au-delà de ce point soit une continuité du transport, en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne, et que, dans le sens du retour, le transport vers le territoire de la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne soit une suite du transport au-delà de ce point.

2. Pour les opérations de changement d'avion, une compagnie aérienne désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve des règlements nationaux, tout équipement loué, et peut opérer dans le cadre d'accords et/ou d'alliances collectives de commercialisation, avec d'autres compagnies aériennes.

3. Une compagnie aérienne désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les différents segments de ses opérations de changement d'avion.

Article 6 - Transport intermodal

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les compagnies aériennes désignées, et les fournisseurs indirects de services de transport de chacune des Parties Contractantes seront autorisés, sans restriction, à utiliser pour le transport international aérien n'importe quel transport de surface, pour le fret et le courrier, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de chacune des Parties Contractantes, ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous les aéroports douaniers ; et disposent aussi, le cas échéant, du droit de transporter le fret et le courrier sous douane, conformément aux lois et règlements en vigueur. Ce fret, et ce courrier, s'ils sont transportés par voie de surface ou par avion, auront également accès aux services et aux installations de traitement d'un aéroport douanier.

Les compagnies aériennes peuvent choisir d'exploiter leurs propres services de transport de surface, ou de les fournir, dans le cadre d'accords, à travers d'autres transporteurs de surface, y compris à travers les services de transport de surface opérés par d'autres compagnies aériennes et des prestataires indirects de services de transport de fret et de courrier. Ces services intermodaux de transport de fret et de courrier peuvent être fournis avec un tarif unique, couvrant le transport combiné par air et de surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les conditions réelles d'un tel transport.

Article 7 - Concurrence loyale

1. Chaque Partie Contractante accorde, sur une base juste et équitable, la possibilité à chaque compagnie aérienne désignée d'entrer en compétition pour la fourniture des services de transport aérien international régis par le présent accord.

2. Chaque Partie Contractante prend toutes les mesures appropriées, dans sa juridiction, pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales, compromettant les capacités concurrentielles d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante.

3. Les services agréés fournis par les compagnies aériennes désignées par les Parties. Contractantes seront étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal, la fourniture, à un niveau de charge utile raisonnable, la capacité adéquate pour satisfaire les besoins actuels et les besoins futurs, raisonnablement estimés pour le transport des passagers et du fret, y compris du courrier, entre les territoires des deux Parties Contractantes.

4. Pour l'exploitation des services agréés, la capacité totale à fournir et la fréquence des services à exploiter, par les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante, seront mutuellement prédéterminées par les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes, avant que les services aériens ne soient inaugurés.

Cette capacité et cette fréquence des services initialement déterminées peuvent être revues et révisées de temps en temps par lesdites autorités.

Article 8 - Tarifs

1. Chaque Partie Contractante permet que pour l'exploitation de services aériens internationaux de son territoire, vers son territoire et au-delà de son territoire, les tarifs soient établis par les compagnies aériennes désignées, à des taux raisonnables, en rapport avec tous les coûts pertinents, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, et les tarifs pratiqués par les autres compagnies aériennes. L'intervention des Parties Contractantes se limite à :

a. la prévention des tarifs ou des pratiques déraisonnablement discriminatoires ;
b. la protection des consommateurs contre les prix

excessivement élevés ou restrictifs, en raison d'abus d'une position dominante ; et

c. la protection des compagnies aériennes contre les prix artificiellement bas, en raison de l'existence de subventions ou d'un appui gouvernemental direct ou indirect.

2. Il ne sera pas exigé que les tarifs établis conformément au paragraphe (1) du présent Article soient préalablement soumis, par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante, à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Cependant, les tarifs seront notifiés aux Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

Cette notification ou cette soumission des tarifs, par les compagnies désignées des deux Parties Contractantes, ne peuvent être exigées plus de soixante (60) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, la notification ou le dépôt peut être autorisé avec un préavis plus court que normalement requis.

3. Aucune Partie Contractante ne permettra que pour l'établissement de ses tarifs, une compagnie aérienne qu'elle a désignée, n'abuse du fonctionnement du marché, soit conjointement avec une autre compagnie aérienne, soit séparément, de telle manière que cela ait, ou semblerait avoir, ou aurait probablement, pour effet d'affaiblir fortement soit un concurrent, soit la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante ou d'exclure ce concurrent d'une route.

4. Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques suivantes, des compagnies aériennes, en rapport avec l'établissement des tarifs, peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles déloyales possibles, et qui peuvent nécessiter une étroite surveillance :

a. appliquer des tarifs et des taux sur les routes, à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de prestations des services auxquels ils se rapportent ;

b. les pratiques dont il est question sont plus durables que temporaires ;

c. les pratiques dont il est question ont un sérieux impact économique, ou causent des dommages importants aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante ; et

d. les procédés utilisés indiquent un abus de position dominante sur une route.

5. Au cas où l'Autorité aéronautique d'une des Parties Contractantes désapprouve un tarif proposé ou appliqué par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, cette Autorité aéronautique notifiera, aussitôt que possible, à l'autre Partie Contractante les raisons de sa désapprobation. Les Autorités aéronautiques chercheront à régler la question à travers des consultations.

Ces consultations auront lieu au plus tard trente (30) jours, après réception de la demande de consultation, et les Parties Contractantes devront coopérer en assurant l'échange d'informations nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties Contractantes parviennent à un accord au sujet d'un tarif pour lequel un avis de désapprobation a été donné, chaque Partie Contractante mettra tout en oeuvre pour qu'il soit appliqué. En l'absence d'accord mutuel, le tarif incriminé n'entrera pas en vigueur ou cessera d'être appliqué. En aucun cas, les Autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ne prendront, de façon unilatérale, des mesures pour empêcher l'établissement ou le maintien, d'un tarif proposé par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante.

6. Nonobstant ce qui précède, les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante fourniront, sur demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les informations relatives à l'établissement des tarifs selon la procédure et le format indiqués par ces Autorités.

7. Aucune des Parties Contractantes n'imposera, à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, une condition de premier-refus, d'augmentation de ratio, de frais de non-objection, ou n'importe quelle autre condition relative à la capacité, la fréquence ou le trafic qui serait contraire aux objectifs du présent Accord.

Article 9 - Taxes, droits de douane et autres charges

1. L'aéronef exploité sur des services aériens internationaux, par la compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante, ainsi que l'équipement régulier, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les approvisionnements en carburant et lubrifiants, comprenant les fluides hydrauliques, et les provisions de bord, comprenant la nourriture, les boissons, alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation pendant le vol, embarqués à bord, seront exemptés de tous droits de douane, de frais d'inspection et d'autres droits et taxes, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'avion, jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés à bord de l'avion, sur la partie du trajet à effectuer au dessus de ce territoire.

2. Les articles ci-après, seront également exemptés des mêmes droits de douane et taxes, par rapport à l'exception du transport correspondant au service assuré :
a. les provisions de bord, prises sur le territoire de chaque Partie Contractante, dans les limites fixées

par les Autorités de ladite Partie Contractante, et pour une utilisation à bord de l'aéronef engagé dans un service aérien international d'une Partie Contractante ;

b. les pièces de rechange, y compris les moteurs et l'équipement normal de navigation des aéronefs, introduits sur le territoire de l'une ou l'autre Partie Contractante, pour la maintenance ou la réparation des aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante ;

c. le carburant et les lubrifiants, y compris les fluides hydrauliques, destinés à l'avitaillement des aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux, par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces fournitures doivent être utilisées sur le trajet à effectuer au-dessus du territoire de la Partie Contractante dans lequel ils sont pris à bord ;

d. les stocks des titres de transport imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant le logo d'une compagnie aérienne désignée par une Partie Contractante et le matériel de publicité usuel, distribué gratuitement par cette compagnie aérienne désignée, prévus pour être utilisés dans l'exploitation de services aériens internationaux, utilisés jusqu'au moment où ils sont réexportés.

3. Les objets cités au paragraphe 2 ci-dessus seront soumis, si cela est exigé, à la surveillance ou au contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de navigation des aéronefs, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les provisions de bord et les fournitures de carburants et lubrifiants, y compris les fluides hydrauliques, ainsi que les approvisionnements et les fournitures, conservés à bord des aéronefs d'une Partie Contractante, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des Autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils seront placés, si cela est exigé, sous la supervision desdites Autorités, jusqu'au moment où ils sont réexportés ou bien aliénés, conformément aux règlements douaniers de cette Partie Contractante.

5. Les frais correspondant aux services rendus, relatifs à l'entreposage et aux autorisations douanières, seront facturés conformément aux lois et règlements nationaux des Parties Contractantes.

Article 10 - Transit direct

Conformément aux lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, les passagers, les bagages, le fret et le courrier, en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante, et qui ne quittent pas la zone réservée de l'aéroport à cet effet, ne sont soumis qu'à des contrôles simplifiés, excepté par rapport aux mesures de sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, la piraterie aérienne, et la contrebande des stupéfiants et des substances psychotropes.

Ces bagages, ce fret et ce courrier, en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante, seront exonérés de tous droits de douane, d'assise et autres droits, frais et charges similaires non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée.

Article 11 - Redevances d'usage

1. Les installations et services d'aéroports et de sûreté de l'aviation civile, qui sont fournis dans le territoire d'une Partie Contractante, seront mises à la disposition des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables, appliquées à toute autre compagnie aérienne assurant des services aériens internationaux similaires, au cours de la période pendant laquelle les conditions d'utilisation sont établies.

2. Les compagnies aériennes désignées d'une Partie Contractante seront autorisées, conformément aux lois et règlements nationaux des deux Parties Contractantes, à assurer leurs propres services d'assistance au sol spécifiés, dans le territoire de l'autre Partie contractante et, à sa discrétion, de recourir aux services d'assistance au sol fournis, en totalité ou en partie, par tout agent autorisé par des Autorités compétentes de l'autre Partie contractante, à fournir ces services, si cela est exigé par les lois et règlements nationaux.

3. L'établissement et la perception des frais et redevances facturés sur le territoire d'une Partie Contractante à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, pour l'utilisation de services et d'installations aéroportuaires, de navigation aérienne et d'autres installations et services connexes, seront justes et équitables. De tels frais et redevances seront appliqués à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables appliquées à toute compagnie aérienne assurant des services aériens internationaux similaires au moment où ces frais ou ces redevances sont établies.

4. Chaque Partie Contractante encourage les échanges entre ses Autorités chargées de la facturation et les compagnies aériennes qui utilisent les services et installations ou, lorsque c'est possible, par le biais des organisations représentatives des compagnies aériennes. Les utilisateurs seront informés, dans les meilleurs délais, de toute proposition de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que les modifications ne soient appliquées.

Article 12- Personnel étranger et accès aux services locaux

1. En conformité avec les lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, le séjour et l'emploi, la compagnie aérienne désignée par une Partie Contractante sera autorisée, sur une base de réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie Contractante son propre personnel

d'administration, commercial, des ventes, des opérations, technique et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la compagnie aérienne désignée par une Partie Contractante, être satisfaits par son propre personnel, ou en utilisant les services et le personnel de toute autre organisme, société ou compagnie aérienne, basé sur le territoire de l'autre Partie Contractante, et qui. a été autorisé à exploiter de tels services pour d'autres compagnies aériennes.

3. Les représentants et employés de la compagnie aérienne désignée par une Partie Contractante seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Conformément à ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur la base de la réciprocité, et le plus rapidement possible, les autorisations de travail, visas de séjour ou autres documents similaires, aux représentants et au personnel visé au paragraphe 1 du présent article.

Article 13 - Conversion des devises et transfert des recettes

1. Chaque compagnie aérienne désignée aura le droit de procéder à la vente et à la distribution de ses propres documents de transport, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à travers ses propres points de vente et, à sa convenance, par l'intermédiaire d'agents.

Ces compagnies aériennes auront le droit de procéder à la vente de ces services de transport, et toute personne sera libre d'acheter ces services de transport, dans toute devise convertible et/ou en monnaie locale.

2. Chaque compagnie aérienne désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son propre pays, à la demande, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses obtenu par ladite compagnie aérienne, dans le cadre du transport de passagers, du fret et du courrier. En l'absence de dispositions pertinentes d'un Accord sur la conversion des devises et le transfert des recettes entre les Parties Contractantes, le transfert mentionné ci-dessus sera effectué en devises convertibles, et en conformité avec les lois et règlements nationaux applicables aux devises étrangères.

3. La conversion et le transfert de ces recettes seront autorisés sans restriction, sur une base de réciprocité, au taux de change applicable aux transactions courantes, en vigueur au moment où ces recettes sont présentées à la conversion et au transfert, et ne doivent pas être soumis à des frais, sauf ceux qui sont normalement réalisés par les banques pour effectuer une telle conversion et un tel transfert.

4. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante auront le droit, à leur discrétion, de payer les frais locaux, y compris les achats de carburant sur le territoire de l'autre Partie Contractante, en monnaie locale ou, à condition que cela soit conforme aux règlements locaux en la matière, en monnaies librement convertibles.

5. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante recevront pour ce transfert, une approbation, tout au plus dans les trente (30) jours suivant leur requête, dans n'importe quelle devise, au taux de change officiel à la date de la vente, pour la conversion en devise locale. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante ne seront autorisées à effectuer le transfert réel qu'après réception de cette approbation.

Article 14 - Reconnaissance mutuelle des certificats et des licences

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude, et les licences délivrés, ou validés sur une base réciproque, par l'une des Parties Contractantes, et encore valides, seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante, pour l'exploitation des services aériens agréés, sur les routes spécifiées, pourvu que les normes à partir desquelles ces certificats et ces licences ont été délivrés ou validés, soient égales ou supérieures aux normes minimales qui sont, ou qui pourront être établies en vertu de la Convention. Cependant, chaque Partie Contractante, se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour des vols au-dessus de son territoire, des certificats d'aptitude et des licences accordés ou validés pour ses propres ressortissants, par l'autre Partie Contractante ou tout autre Etat.

2. Si les privilèges ou conditions rattachés aux licences ou aux certificats, visés au paragraphe (1) ci-dessus, délivrés par les Autorités aéronautiquès d'une Partie Contractante, à toute personne ou toute compagnie aérienne désignée, ou à l'égard d'un aéronef utilisé dans l'exploitation des services aériens agréés, devaient .autoriser l'application d'une différence avec les normes minimales établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'autre Partie Contractante, peut demander des consultations entre Autorités aéronautiques, en vue de clarifier la pratique en question Le fait de ne pouvoir parvenir à un accord satisfaisant à ce sujet, constituera un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord.

Article 15 - Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité, dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation, adoptées par l'autre Partie Contractante. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité, dans l'un de ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention,

la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 4 du présent Accord.

3. En vertu des dispositions de l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom de la compagnie aérienne d'une Partie Contractante sur les services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'Etat de l'autre Partie Contractante peut, à l'intérieur du territoire de l'Etat de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'un examen, ci-après désigné "*inspection inopinée*", sans retard déraisonnable. Cette inspection sera faite par les représentants autorisés de l'autre Partie Contractante, à bord et autour de l'avion. Toutefois, les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection sera de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'Etat apparent de l'aéronef et son équipement, conformément aux normes sur la base de la Convention.

En application des dispositions de l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par, ou en vertu d'un contrat de location ou d'affrètement, pour le compte d'une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes, sur des services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante peut faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou autour de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de. son équipement (inspections sur l'aire de trafic) pourvu que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection, ou une série d'inspections, sur l'aire de trafic, donne lieu à :

a. de sérieux doutes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur, conformément à la Convention, ou

b. de sérieux doutes qu'il y ait des manquements dans l'adoption et la mise en œuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention, la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, en application de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou que les normes suivant lesquelles cet aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur, conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par, ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une des Parties Contractantes, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic, en application du paragraphe 3 ci-dessus, est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 ci-dessus, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante, dans le cas où la première Partie Contractante parvient à la conclusion, comme conséquence d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, de consultations ou de toute autre procédé, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante, en conformité avec les paragraphes 2 et 6 ci-dessus, sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 16 - Sûrete de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations résultant du droit international, les Parties Contractantes réaffirment, que leurs obligations mutuelles de protéger, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations résultant du droit international, les Parties Contractantes agiront spécifiquement en conformité avec les dispositions, de la Convention relative aux infractions et à Certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo, le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs; signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole additionnel pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des aéroports servant l'aviation civile internationale, signé à Montréal, le 24 février 1988, de la Convention sur le Marquage des explosifs en plastique aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation à laquelle les parties sont parties.

2. Les Parties Contractantes s'accorderont mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties Contractantes agiront en conformité avec les normes

relatives à la sûreté de l'aviation civile et, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties, avec les pratiques recommandées établies par l'OACI et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par les Parties Contractantes concernées. Par conséquent, chaque Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de toute différence entre ses réglementations et pratiques nationales, et les normes de sûreté de l'aviation civile des annexes mentionnées ci-dessus. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante, à tout moment, pour discuter de ces différences qui doivent être traitées conformément au paragraphe 2 de l'article 26 du présent Accord.

4. Chaque Partie Contractante convient que les compagnies aériennes qu'elle désigne seront tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté d'aviation civile visées au paragraphe 3 ci-dessus, exigées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée, la sortie ou pour le séjour dans le territoire de l'autre Partie Contractante.

Chaque Partie Contractante s'assure que des mesures efficaces soient effectivement appliquées sur son territoire, pour protéger un aéronef, pour inspecter les passagers, les équipages, les articles embarqués, et les bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante accueillera favorablement aussi toute demande émanant de l'autre Partie Contractante pour que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient établies pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsqu'un incident ou une menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou tout autre acte illicite contre la sécurité de cet aéronef, des passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, se produit, les Parties Contractantes s'aideront mutuellement en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, aussi rapidement que possible, à cet incident ou à la menace, avec un risque minimum pour la vie.

6. Lorsqu'une Partie Contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie Contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie Contractante. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande. Ces consultations auront pour objectif d'arriver à un accord sur les mesures appropriées pour éliminer les causes les plus immédiates de préoccupations et à définir, dans le cadre des normes de sûreté OACI, les actions nécessaires à l'établissement des conditions appropriées de sûreté.

7. Chaque Partie Contractante prendra les mesures, qu'elle juge praticables pour assurer qu'un aéronef, soumis à un acte de capture illicite ou à d'autres actes d'intervention illicite, qui a atterri sur son territoire, est retenu au sol à moins que son décollage soit rendu nécessaire par le principal devoir de protéger la vie humaine. Partout où c'est praticable, ces mesures seront prises sur la base de consultations mutuelles.

Article 17 - Sûreté des documents de voyage

1. Chaque Partie Contractante adopte des mesures pour garantir la sureté des passeports et autres documents de voyage qu'elle délivre.

2. A cet effet, chaque Partie Contractante assure des contrôles sur l'établissement légal, la délivrance, la vérification et l'utilisation des passeports et autres documents de voyage et documents d'identité délivrés par elle ou en son nom.

3. Chaque Partie Contractante améliore les procédures de délivrance des documents de voyage et des documents d'identité afin d'éviter qu'ils ne soient utilisés de manière abusive, ni facilement altérés, reproduits ou émis de façon illégale.

4. Dans le cadre des objectifs énoncés ci-dessus, chaque Partie Contractante délivrera ses passeports et autres documents de voyage confofmément au Doc 9303 de l'OACI, relatif aux Documents de Voyage Lisibles à la Machine (MRTD) : Partie 1 - Passeports lisibles à la machine, Partie 2 - Visas lisibles à la machine, et/ou Partie 3 - Documents de voyage officiels lisibles à la machine de format 1 et format 2.

5. Les Parties Contractantes conviennent en outre d'échanger des renseignements fonctionnels sur les faux documents de voyage ou contrefaits, et de coopérer mutuellement pour renforcer la lutte contre la fraude en matière de documents de voyage, notamment l'usage de documents de voyage contrefaits ou falsifiés, l'usage de documents de voyage valides par des imposteurs, l'usage abusif de documents de voyage authentiques par leurs titulaires légitimes pour faciliter la commission d'un délit, l'usage de documents de voyage expirés ou annulés, et l'usage de documents de voyage obtenus frauduleusement.

Article 18 - Systèmes Informatisés de Réservation (SIR)

Chaque partie contractante applique sur son territoire le code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation.

Article 19 - Interdiction de fumer

1. Chaque partie contractante interdira ou fera interdire. par ses compagnies aériennes, de fumer sur

tous les vols transportant des passagers qui sont exploités par ses compagnies aériennes entre leurs territoires respectifs. Cette interdiction s'applique quel que soit l'emplacement de l'aéronef, depuis le moment où commence l'embarquement des passagers jusqu'au moment où leur débarquement est terminé.

2. Chaque Partie Contractante prendra toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour assurer le respect des dispositions du présent Article par ses compagnies aériennes, par leurs passagers et leurs membres d'équipage, y compris l'application des pénalités appropriées pour non-observation.

Article 20 - Protection de l'environnement

Les Parties Contractantes souscrivent à la nécessité de protéger l'environnement par la promotion du développement durable de l'aviation civile. Concernant l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs, les Parties Contractantes conviennent de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARPs) par l'OACI conformément aux annexes, à la politique et aux éléments indicatifs en vigueur sur la protection de l'environnement.

Article 21 - Applicabilite aux charters/vols non réguliers

1. Les dispositions des articles 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 25, 26, du présent Accord s'appliquent également aux vols non réguliers exploités par les compagnies aériennes désignées par une Partie Contractante, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi qu'aux entreprises de transport aérien qui exploitent ce type de vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 n'affectent, ni les lois et règlements nationaux régissant l'autorisation des vols affrétés ou non réguliers, ni la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties intervenant dans l'organisation de ces activités.

Article 22 - Location d'aeronefs

1.- Chaque Partie Contractante peut empêcher, pour l'exploitation des services aériens en vertu du présent Accord, l'utilisation d'aéronefs loués, qui ne satisfont pas aux dispositions des articles 15 et 16 du présent Accord.

2.- Sous réserve du paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante peuvent utiliser des aéronefs loués par toute entreprise, y compris d'autres compagnies aériennes, à condition que cela n'entraîne pas pour ces compagnies, le moindre exercice de droits de trafic aérien qu'elles ne détiennent pas.

Article 23 - Approbation des programmes de vols

1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante soumettront à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre partie, les programmes de vols qu'elles envisagent pour chaque période prévue (Eté et Hiver), au moins trente (30) jours avant l'exploitation des services agréés.

2. Pour les vols supplémentaires qu'une compagnie aérienne désignée par une Partie Contractante souhaite assurer sur les services agréés, en dehors du programme de vols approuvé, cette compagnie aérienne doit demander une autorisation préalable des Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Cette requête doit être soumise conformément aux lois et règlements nationaux des Parties Contractantes.

La même procédure sera appliquée en cas de modification.

Article 24 - Statistiques

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante communiqueront aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur demande, les états statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement exigés, dans le but d'analyser ies capacités fournies sur les services aériens agréés, par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante. Ces états statistiques comprendront toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume de trafic transporté par une compagnie aérienne sur les services aériens agréés, ainsi que les origines et les destinations d'un tel trafic.

Article 25 - Application des lois et règlements nationaux

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, le séjour ou la sortie de son territoire, d'un aéronef affecté aux services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation d'un aéronef, ou aux vols d'un aéronef au-dessus de ce territoire, seront observés par les aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour, la sortie de son territoire des passagers, équipages, bagages ou marchandises, y compris le courrier, telles que les formalités relatives à l'entrée, à la sortie, au dédouanement, à l'émigration et à l'immigration, à la sécurité aérienne, aux passeports, aux douanes, aux devises, aux services postaux, à la santé et à la quarantaine seront observés par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante, par leurs passagers et leurs équipages, ou en leur nom, pour les bagages, le fret ou le courrier transportés par les aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie Contractante, à la demande de l'autre Partie Contractante, fournira les copies authentifiées des lois, règlements et procédures visées dans le présent Accord.

Article 26 - Consultations et modifications

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante se consulteront régulièrement, en vue du suivi de l'application, ou de la modification des dispositions du présent Accord et de ses Annexes.

2. Si une Partie Contractante demande des consultations, dans le but d'amender le présent Accord et/ou ses annexes, ces consultations auront lieu dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande de consultation par l'autre Partie Contractante, sauf si les Parties Contractantes en conviennent autrement. Ces consultations peuvent être menées à travers des réunions ou par échange de correspondances. Chaque Partie Contractante préparera et présentera, dans le cadre de ces consultations, les éléments pertinents de nature à étayer ses positions pour permettre que des décisions rationnelles et économiquement viables soient prises.

3. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime qu'il est souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, ces modifications entreront en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement informées de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Les modifications à l'Annexe 1 du présent Accord peuvent être directement effectuées à travers un accord entre les autorités aéronautiques des Parties. Contractantes. Ces modifications seront provisoirement appliquées à partir de la date à laquelle elles ont été approuvées et entreront en vigueur lorsqu'elles seront confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 27 - Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties Contractantes, au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront, dans un premier temps, de régler leur différend par voie de négociation entre les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Si lesdites Autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord par voie de négociations, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

3. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement suivant les modalités visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'une ou l'autre des Parties Contractantes peut, conformément à ses lois et règlements pertinents, soumettre le différend à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, dont deux nommés par chacune des Parties Contractantes et le troisième qui sera le président du tribunal arbitral, sera désigné de commun accord par les deux arbitres ainsi choisis, pourvu que ce troisième arbitre ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, et soit un ressortissant d'un Etat ayant des relations diplomatiques avec chacune des Parties Contractantes, au moment de cette désignation.

Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception, par lettre recommandée, de la notification demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours suivant la désignation d'un arbitre par chacune des Parties Contractantes.

Si l'une des Parties Contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai imparti ou, au cas où les deux arbitres choisis ne s'accordent pas sur le choix du troisième arbitre dans le délai indiqué, chacune des Parties Contractantes peut demander au Président du Conseil de l'OACI de désigner le Président du tribunal arbitral ou l'arbitre représentant la Partie Contractante défaillante, si nécessaire.

4. Le Vice-Président ou le plus âgé des membres du Conseil de l'OACI n'étant pas un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, si nécessaire, remplacera le Président du Conseil de l'OACI dans ses fonctions d'arbitrage, tel que mentionné au paragraphe 3 du présent Article, en cas d'absence ou d'incompétence de ce dernier.

5. Le tribunal arbitral déterminera ses procédures et le lieu de l'arbitrage en fonction des dispositions convenues entre les Parties contractantes.

6. Les décisions du tribunal arbitral seront irrévocables et obligatoires pour les Parties au différend.

7. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ou les compagnies aériennes désignées qu'elles désignent ne se conforme pas à la décision visée au paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou retirer tout droit ou privilège qui a été accordé en vertu du présent Accord à la Partie Contractante défaillante.

8. Chaque Partie Contractante prendra en charge les dépenses découlant de la participation de son propre arbitre aux délibérations. Les dépenses liées à la participation du président du tribunal d'arbitrage, y compris ses honoraires et toute dépense encourue par l'OACI en rapport avec sa participation à la désignation du troisième arbitre ou de l'arbitre représentant la Partie contractante défaillante, telle que mentionnée au paragraphe 3 du présent Article, seront partagées à parts égales par les Parties Contractantes. Le tribunal arbitral devra déterminer de manière indépendante la procédure de travail à suivre pour toutes les autres questions.

9. En attendant la soumission du différend à l'arbitrage, et jusqu'à ce que le tribunal arbitral rende publique sa sentence, les Parties Contractantes continueront, excepté en cas de dénonciation du présent Accord, à s'acquitter de leurs obligations, sans préjudice d'un ajustement final conforme à ladite sentence arbitrale.

Article 28 - Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord, ses Annexes et tous les amendements subséquents seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 29 - Accords et conventions multilateraux

Si un Accord ou une Convention multilatérale sur le transport aérien, à laquelle les deux Parties Contractantes adhèrent, entre en vigueur, le présent Accord sera modifié pour se conformer aux dispositions de cet Accord ou de cette Convention multilatérale.

Article 30 - Titres

Les titres sont insérés dans le présent Accord, en tête de chaque Article pour des besoins de référence et de convenance, et n'en définissent pas les limites, ou n'en décrivent pas l'étendue ou l'objectif du présent Accord.

Article 31 - Durée et Dénonciation

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

L'une ou l'autre des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son intention de dénoncer le présent Accord ; cette notification sera simultanément communiquée à l'OACI.

Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification de résiliation par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification de résiliation ne soit retirée de commun accord entre les Parties Contractantes, avant le délai d'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, cette notification sera réputée avoir été reçue dans les quatorze (14) jours ouvrables, après la date à laquelle l'OACI a reçu communication de cette notification.

Article 32 - Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront mutuellement notifiées la date à laquelle les formalités légales, pour la conclusion et l'entrée en vigueur des Accords internationaux dans leurs pays respectifs, ont été accomplies.

En foi de quoi, les soussignés plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord, comprenant trente deux (32) Articles et deux (2) Annexes et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Ankara le quinzième jour du mois de novembre deux mil douze en six exemplaires originaux, en langues turque, française et anglaise, les trois versions faisant également foi. En cas de divergence dans la mise en œuvre, dans l'interprétation ou l'application, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République du Congo:

Basile IKOUEBE
Ministre des affaires étrangères et de la coopération

Pour le Gouvernement de la République de Turquie:

Binali YILDIRIM
Ministre des transports, des affaires maritimes et des communications

ANNEXE I - TABLEAU DES ROUTES

1. Les compagnies aériennes désignées par la République du Congo auront le droit d'exploiter les services aériens dans les deux sens comme suit :

Points au départ du CONGO	Points Intermédiaires	Points en TURQUIE	Points au-delà
Points au CONGO	Tout point (*)	Deux points à déterminer ultérieurement	Tout point (*)

2. Les compagnies aériennes désignées par la République de Turquie auront le droit d'exploiter les services aériens dans les deux sens comme suit :

Points au départ de la TURQUIE	Points Intermédiaires	Points au CONGO	Points au-delà
Points en TURQUIE	Tout point (*)	BRAZZAVILLE et un point au-delà à déterminer ultérieurement	Tout point (*)

Notes :

(*) Les points intermédiaires et au-delà sur les routes ci-dessus, et les droits de 5e liberté qui peuvent être exercés à ces points, par les compagnies aériennes désignées, sont conjointement déterminés entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

(*) Les points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par les compagnies aériennes désignées sur quelques-uns ou sur tous les vols, à leur discrétion, pourvu que les services aériens convenus sur la route spécifiée, commencent et se terminent, dans le territoire de la Partie Contractante ayant désigné la compagnie aérienne.

ANNEXE II
PARTAGE DE CODE

Les compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent conclure des accords commerciaux tels que des accords d'espaces bloqués, de partage de codes ou d'autres arrangements commerciaux avec :

a) une ou des compagnies aériennes de la même Partie contractante ;
b) une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante ;
c) une ou des compagnies aériennes d'un pays tiers, à condition que, toutes les compagnies aériennes parties aux accords ci-dessus mentionnés maintiennent les routes appropriées et les droits de trafic correspondants, et, que pour chaque billet vendu, l'acheteur soit informé, au moment de la vente, de l'identité de la compagnie aérienne qui opérera sur chaque segment du service aérien.

Pour un accord de partage de codes avec une tierce compagnie aérienne, toutes les compagnies aériennes, parties à de tels arrangements, sont soumises à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Si le statut de la tierce compagnie aérienne n'autorise pas ou permet des arrangements semblables entre les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante et d'autres compagnies aériennes, sur les services aériens à destination, en provenance, et à travers un pays tiers, les Autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée ont le droit de ne pas accepter de tels arrangements.

C'est de commun accord que les deux Parties contractantes détermineront que les services aériens effectués en partage de codes ne sont pas comptabilisés dans le volume des fréquences de la compagnie aérienne qui a le contrôle commercial du vol.