

N° 242

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 janvier 2015

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'**accord** relatif aux **services de transport aérien** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du **Congo**,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIUS,

ministre des affaires étrangères et du développement international

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Répondant à la volonté des deux signataires de moderniser le cadre bilatéral, cet accord aérien vient se substituer à l'accord relatif au transport aérien signé à Kinshasa le 10 janvier 1964 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo. L'accord, reprenant pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien défini par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), permet la mise en conformité du cadre bilatéral avec le droit de l'Union européenne et l'inclusion de clauses modernes, en phase avec la réalité du transport aérien aujourd'hui.

Principales dispositions de l'accord :

L'**article 1** définit les termes clefs employés au sein de l'accord.

L'**article 2** prévoit la possibilité pour chaque Partie contractante d'exploiter les « libertés de l'air » suivantes : première liberté (droit de survol), deuxième liberté (droit d'escale et de transit), troisième et quatrième libertés (droit de débarquer et d'embarquer des passagers). L'article exclut en revanche les droits de cabotage (huitième et neuvième libertés).

L'**article 3** prévoit la possibilité de désigner plusieurs transporteurs aériens pour chaque Partie. La nouvelle clause de désignation des transporteurs aériens permet à la France de désigner des compagnies aériennes françaises mais aussi des compagnies de l'Union européenne établies en France. Ce point est conforme au règlement (CE) 847/2004 du 29 avril 2004 et à la notion européenne de « droit d'établissement ».

L'article 3 est complété par l'**article 4** pour ce qui concerne la possibilité de révoquer ou suspendre l'autorisation d'exploitation des transporteurs aériens ne respectant pas un des critères définis à l'article 3 (lieu d'établissement, contrôle réglementaire effectif, propriété du capital et contrôle effectif du transporteur aérien concerné).

L'**article 5** énonce les principes régissant l'exploitation des services aériens agréés (principe d'égalité de traitement entre les transporteurs aériens des deux Parties contractantes, correspondance entre l'offre et la demande), reprenant pour partie les principes contenus dans l'accord précédent.

L'**article 6** prévoit l'application des lois et règlements d'une Partie contractante en matière douanière, de police aux frontières et de navigation aérienne pour l'entrée sur son territoire et dans son espace aérien des aéronefs, équipages, passagers et bagages de l'autre Partie contractante.

L'**article 7** énonce le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés par les autorités d'une Partie contractante, en conformité avec les normes de l'OACI.

L'**article 8** inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sécurité des vols, en conformité avec la pratique de l'OACI et la réglementation européenne, y compris en prenant en compte l'appartenance de la France à l'Union européenne (article 8.8).

L'**article 9** permet l'inclusion de dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Conformément aux dispositions prévues par l'OACI, il fixe les principes de coopération et d'assistance mutuelle des Parties contractantes, pour prévenir et traiter des atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicites.

L'**article 10** énonce les principes de fixation des redevances d'usage, imposées aux transporteurs aériens au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et autres installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne : celles-ci doivent notamment être « justes, raisonnables, non discriminatoires » et être équitablement réparties entre catégories d'usagers.

L'**article 11** concerne les taxes et les droits de douane imposés aux services aériens. Il prévoit une série d'exemptions de droits sur différents biens et services (équipements de bord, équipements, carburant, imprimés publicitaires...) nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément à la pratique et à la réglementation internationale en la matière. Conformément au droit européen, la France se réserve néanmoins le droit d'imposer, de façon non discriminatoire, des taxes sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef congolais sur une liaison entre la France et un autre Etat membre de l'Union européenne.

L'**article 12** fixe les dispositions nécessaires aux activités commerciales des transporteurs aériens d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante, telle que la liberté d'établir des agences commerciales pour vendre des services aériens.

L'**article 13** introduit la possibilité pour les transporteurs aériens des deux Parties contractantes de conclure des accords commerciaux entre eux ou avec des compagnies de pays tiers pour l'exploitation des services aériens.

L'**article 14** garantit aux transporteurs aériens la liberté de convertir et transférer leurs excédents de recettes.

L'**article 15** permet aux transporteurs aériens de choisir librement parmi les possibilités d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante, et d'accéder à ces services de façon non discriminatoire, conformément au droit européen en vigueur.

L'**article 16** concerne la fixation des tarifs des transporteurs aériens. Conformément au droit européen, l'article exclut le système antérieur d'entente tarifaire entre les compagnies et affirme leur liberté d'action en la matière. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes conservent néanmoins un droit d'information sur ces tarifs et peuvent, conjointement, intervenir pour désapprouver un tarif jugé inacceptable au regard des différents critères précisés par l'article 16.

Les **articles 17** (approbation des programmes) et **19** (statistiques) permettent aux administrations compétentes des deux Parties contractantes d'assurer le suivi et la mise en œuvre de l'accord.

L'**article 18** instaure des contrôles simplifiés et des exonérations de droits de douane et autres redevances en faveur des passagers et du fret en transit.

Les **articles 19 à 24** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux consultations entre les Parties contractantes, amendements, dénonciation, enregistrement et entrée en vigueur d'un accord international.

Partie intégrante de l'accord, l'annexe fixe le tableau des routes possibles pour les transporteurs aériens de chacune des Parties contractantes, avec les flexibilités opérationnelles autorisées.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo.

Cet accord comportant une clause d'exemption fiscale et douanière plus étendue que celle prévue par la convention relative à l'aviation civile internationale (dite convention de Chicago) du 7 décembre 1944, il doit à ce titre être soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre de l'intérieur, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo (ensemble une annexe), signé à Kinshasa le 27 novembre 2013, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 21 janvier 2015

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement international,

Signé : LAURENT FABIUS

A C C O R D

RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À KINSHASA LE 27 NOVEMBRE 2013

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo, dénommés ci-après « les Parties contractantes »,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un nouvel accord remplaçant celui signé le 10 janvier 1964 ainsi que toutes les modifications qui y ont été apportées ultérieurement,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

a) Le terme « Convention » désigne 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 aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la Direction générale de l'aviation civile et pour le Gouvernement de la République démocratique du Congo, le ministère des Transports et Voies de communication ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;

c) L'expression « transporteur aérien désigné » désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord ;

d) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ;

f) L'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord ;

g) L'expression « services agréés » désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées ;

h) Le terme « tarif » désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;

i) L'expression « redevances 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 ;

j) Le terme « Accord » désigne le présent accord, son annexe et toutes modifications à l'Accord ou à son annexe convenues conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

2. L'annexe forme partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

b) Le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;

c) Le droit d'embarquer à partir du territoire d'une Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, à destination du territoire de l'autre Partie contractante ;

d) Le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ;

e) Le droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier en provenance et à destination de tout autre Etat tiers.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article et sur demande du transporteur aérien désigné, présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition :

- a) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i) Que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française en vertu du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien valides conformément au droit de l'Union européenne ; et
 - ii) Que le contrôle réglementaire effectif du transporteur soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
 - iii) Que le transporteur soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats.
- b) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement de la République démocratique du Congo :
 - i) Que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République démocratique du Congo et possède une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien valides conformément au droit de la République démocratique du Congo ; et
 - ii) Que le Gouvernement de la République démocratique du Congo exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et
 - iii) Que le transporteur aérien soit soumis à un contrôle effectif de la République démocratique du Congo et/ou de ses ressortissants.
- c) Que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ;
- d) Que les normes énoncées aux articles 8 et 9 soient appliquées et mises en œuvre.

3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

4. Dans l'hypothèse où une Partie contractante souhaiterait désigner un transporteur aérien pour lequel les critères prévus aux paragraphes 2 a) iii) ou 2 b) iii) du présent article ne sont pas respectés, les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 20 du présent Accord, en vue d'établir les suites à donner à cette désignation.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque :

- a) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i) Ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française en vertu du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation ou de certificat de transporteur aérien valides conformément au droit de l'Union européenne ;
ou
 - ii) Le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat 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
 - iii) Le transporteur n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats.

- b) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Gouvernement de la République démocratique du Congo :
- i) Le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République démocratique du Congo ou ne possède pas de licence d'exploitation ou de certificat de transporteur aérien valides conformément au droit de la République démocratique du Congo ; ou
 - ii) La République démocratique du Congo n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
 - iii) Le transporteur aérien n'est pas soumis à un contrôle effectif de la République démocratique du Congo et/ou de ses ressortissants.
- c) Ce transporteur ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ; ou
- d) Dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 8 et 9, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.
2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.
2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 16 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.
3. L'offre de transport proposée par les transporteurs aériens désignés pour le trafic en provenance ou à destination de points de la route spécifiée situés sur le territoire de pays tiers doit être conforme aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être en rapport avec les besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné ces transporteurs aériens.

Article 6

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de transit, de sortie, d'immigration, de douane et de quarantaine s'appliqueront aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef du transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante.
3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 7

Reconnaissance des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante et en cours de validité est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.
2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 8

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention de Chicago, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis, par les représentants habilités de l'autre Partie contractante, à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à :

a) Des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention ; ou

b) Des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention de Chicago.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République démocratique du Congo au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 9

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 les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux 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 de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays et à l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations 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 rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée de manière adéquate des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 10

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient au (x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

Article 11

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements au sol et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou

redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord ;

b) Les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;

c) Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord ;

d) Les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante ;

e) Les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne fassent pas l'objet d'un transfert de propriété sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. L'équipement normal des aéronefs ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

6. En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant la République française du droit d'imposer de manière non discriminatoire des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République démocratique du Congo pour effectuer des vols entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Article 12

Activités commerciales

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des

comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

Article 13

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation des services agréés, le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise :

- a) Avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
- b) Avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

2. Le ou les transporteurs aériens de fait, dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes et aux enveloppes de capacité, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

3. Le ou les transporteurs aériens contractuels, dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

4. Le nombre de fréquences des services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décompté que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien de fait.

5. Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens contractuels sont soumis aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. En procédant à la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, le transporteur aérien concerné ou son agent informent l'acquéreur au moment de la vente de l'identité du transporteur aérien de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité du transporteur aérien avec lequel il conclut un contrat.

Article 14

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.

2. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Si le régime des règlements entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 15

Services d'assistance en escale

1. Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, les transporteurs aériens ont le droit de fournir leurs propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante (auto-assistance) ou, à leur discrétion, de choisir de sous-traiter ces services en tout ou en partie à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente.

2. Lorsque les lois et règlements applicables interdisent ou limitent les possibilités d'auto-assistance, ou lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les différents fournisseurs d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non discriminatoire au regard des droits d'assistance et d'auto-assistance accordés aux autres transporteurs aériens internationaux.

Article 16

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer par le(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de chaque Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, librement et de manière indépendante, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service et un bénéfice raisonnable.

2. Chaque Partie contractante a le droit de demander la notification à ses autorités aéronautiques ou l'enregistrement auprès de celles-ci des tarifs que le(s) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante entend(ent) appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par le(s)

transporteur(s) aérien(s) des deux Parties contractantes, peuvent être requis au plus tard trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, la notification ou l'enregistrement peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement prévus.

3. Sans préjudice des lois en matière de concurrence et de protection du consommateur en vigueur dans chaque Partie contractante, l'intervention des Parties contractantes se limite :

a) A la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;

b) A la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;

c) A la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.

4. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un tarif ne répond pas aux critères définis au paragraphe 1 et/ou relève des catégories visées au paragraphe 3 a), 3 b) et/ou 3 c), elles envoient une notification motivée de leur désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi qu'au transporteur aérien concerné aussi tôt que possible et, en tout état de cause, au plus tard trente (30) jours après la date de notification ou d'enregistrement du tarif en question. En outre, elles peuvent demander des consultations à ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu, par tout moyen approprié, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande. Les tarifs sont considérés comme approuvés, sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties sont convenues de les désapprouver par écrit.

Article 17

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis, pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Lesdits programmes sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, leur fréquence, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise, pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 18

Transit

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.

2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 19

Statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s), les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

Article 20

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie contractante.

Article 21

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord, soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

Article 22

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit Accord prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 23

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 24

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 25

Entrée en vigueur

Le présent Accord abroge et remplace l'accord relatif au transport aérien signé à Kinshasa le 10 janvier 1964 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo ainsi que ses modifications ultérieures.

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la réception de la seconde notification.

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

Fait à Kinshasa, le 27 novembre 2013, en deux originaux, chacun en langue française.

Pour le Gouvernement
de la République française :

YAMINA BENGUIGUI,
*Ministre déléguée
auprès du ministre
des Affaires étrangères,
chargée de la Francophonie*

Pour le Gouvernement
de la République
démocratique du Congo :

JUSTIN KALUMBA MWANA-NGONGO,
*Ministre des Transports
et Voies de communication*

A N N E X E

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes pouvant être desservies dans les deux directions par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française :

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS DE DESTINATION	POINTS AU-DELÀ
Tous points en République française	Tous points	Kinshasa Lubumbashi	Tous points

2. Routes pouvant être desservies dans les deux directions par le ou les transporteurs aériens désignés de la République démocratique du Congo :

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS DE DESTINATION	POINTS AU-DELÀ
Tous points en République démocratique du Congo	Tous points	Paris Un autre point au choix	Tous points

Notes :

a) Le ou les transporteurs aériens de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services :

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;
- modifier l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un service) ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;

à condition que les services correspondants commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien.

b) L'exercice de droits de trafic par un ou plusieurs transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante entre des points intermédiaires ou des points au-delà situés dans un pays tiers et le territoire de l'autre Partie contractante est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

c) Les services agréés des transporteurs aériens désignés de la République française vers Lubumbashi sont exploités uniquement dans le cadre de l'article 13 (« accords de coopération commerciale ») de l'Accord.

d) Sur tout segment des routes ci-dessus, un transporteur aérien désigné de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en tout point, redistribuer le trafic sans restriction quant au type ou au nombre d'aéronefs. Cette faculté est ouverte pour autant que le transport au-delà de ce point constitue une exploitation secondaire par rapport au service principal sur la route agréée.

e) Les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de transport des deux Parties sont autorisés à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport de surface pour le fret et le courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport de fret et de courrier à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter du fret et du courrier sous douane conformément aux lois et

règlements en vigueur. Ce fret et ce courrier, transportés par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations de dédouanement des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer les transports de surface par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par d'autres transporteurs aériens et par des fournisseurs indirects de transports aériens. Ces services intermodaux de transport de fret et de courrier peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs soient bien informés des modalités de ce transport.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères et
du développement international

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le
Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la
République démocratique du Congo

NOR : MAEJ1411458L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence et objectifs de l'accord ou convention

Éléments de contexte sur le cadre bilatéral applicable aux services aériens entre la France et la RDC

Le transport aérien international entre la France et la République démocratique du Congo est actuellement régi par l'Accord relatif au transport aérien signé à Kinshasa le 10 janvier 1964 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo. Du fait de son ancienneté, cet accord ne contient aucune des clauses habituellement comprises dans les accords bilatéraux récents et n'est pas conforme au droit de l'Union européenne.

Les objectifs assignés à l'accord :

Sur le plan juridique, cet accord avec la République démocratique du Congo instaurera un cadre bilatéral moderne, lisible et conforme aux standards actuels du transport aérien. Il sera en pleine conformité avec le droit européen. Il prévoit ainsi notamment :

- la possibilité de désigner plusieurs transporteurs aériens pour chaque Partie. La France pourra désigner des compagnies aériennes françaises mais aussi des compagnies de l'Union européenne établies en France ;
- l'exclusion du système antérieur d'entente tarifaire entre les compagnies. Leur liberté d'action en la matière est affirmée, bien que les autorités aéronautiques de chaque État conservent un droit d'information sur ces tarifs.

Il apportera la sécurité juridique nécessaire aux opérations des compagnies françaises souhaitant exploiter des services à destination de la RDC.

Il convient de rappeler que le présent accord suit le modèle-type d'accords aériens bilatéraux négociés par la Direction générale de l'Aviation civile, lui-même issu du modèle d'accords bilatéraux sur les services aériens proposé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). La France comme la RDC sont signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale, instituant l'OACI, signée le 7 décembre 1944.

Sur le plan économique, l'accord fixe un cadre renouvelé pour le bon développement des services aériens entre les deux États.

Sur le plan politique et diplomatique, la signature de cet accord, activement soutenue par la partie congolaise, témoigne de notre volonté de soutenir les efforts du gouvernement de RDC pour développer le transport aérien local. Ceci s'inscrit dans un contexte où l'intérêt pour le marché congolais, en particulier dans le secteur des transports, se renforce en France mais aussi dans le reste du monde.

II- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord ou convention

- Conséquences économiques

Les droits de trafic aérien entre la France et RDC sont définis par l'accord, ainsi que lors des consultations tenues entre les autorités aéronautiques des deux États pour préciser l'étendue des droits prévus à l'article 2.

Les dernières consultations aéronautiques de septembre 2013 ont permis de porter l'enveloppe des services aériens de quatre fréquences hebdomadaires antérieurement à cinq fréquences à compter de la saison aéronautique d'été 2014, voire sept à l'été 2015, en fonction des exigences du trafic. Ceci répond notamment au projet de la compagnie Air France de développer sa desserte de Kinshasa.

- Conséquences financières

L'accord contient des clauses d'exemptions fiscales et douanières standards, conformes à la Convention de Chicago et d'autres sources de droit déjà en vigueur. La signature n'engendrera donc pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État.

De même, les transporteurs aériens désignés par les autorités françaises ne connaîtront pas de modification de leur situation fiscale et l'accord n'engendrera pas pour elles de dépenses financières supplémentaires.

- Conséquences sociales

L'Accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo n'emporte aucune conséquence sociale directe.

- Conséquences sur l'égalité entre les hommes et les femmes

Sans objet.

- Conséquences environnementales

L'Accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo n'emporte aucune conséquence environnementale directe.

L'augmentation de la fréquence des vols Paris-Kinshasa par les compagnies du pavillon français, qui engendre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle en effet d'une décision économique de la compagnie, laquelle s'inscrit dans le cadre bilatéral défini par les consultations aéronautiques de septembre 2013 et non directement de l'accord relatif aux services aériens.

- Conséquences juridiques

L'Accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

Il comprend un article 11 « droits de douane et taxes » qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. La rédaction de l'article 11 est similaire à celle d'autres accords aériens bilatéraux déjà mis en œuvre. Ces exemptions de nature douanière et fiscale sont d'ores et déjà présentes dans le droit français en vertu notamment des différents engagements internationaux de la France. Dans ces conditions, aucune modification supplémentaire du droit français ne sera rendue nécessaire du fait de cet accord aérien.

Articulation avec le droit de l'Union européenne :

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la CJCE (cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « Ciel ouvert »), le règlement (CE) n° 847/2004 sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers prévoit l'insertion dans l'accord en négociation de clauses types qui relèvent de la compétence de l'Union. L'accord signé avec la RDC est bien conforme au règlement n° 847/2004 et respecte les clauses-type, comme l'indique la Commission européenne dans un courrier à la DGAC en date du 16 octobre 2013. Il reprend notamment les clauses-type élaborées conjointement par les États membres et la Commission européenne¹ et les rend opposables à la partie congolaise.

- Conséquences administratives

L'accord définira le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques bilatérales entre les administrations de l'aviation civile française et congolaise responsables de la négociation des droits de trafic. Sa mise en œuvre n'entraînera cependant aucune modification organisationnelle ni administrative.

¹ Clauses communautaires type : désignation et révocation, tarifs, assistance en escale, sécurité et taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques

III – Historique des négociations

La France et la République démocratique du Congo souhaitent depuis le début des années 2000 moderniser leur accord aérien bilatéral. Des projets pour un nouvel accord ont été paraphés en janvier 2005 puis en janvier 2008, mais n'ont jamais pu être signés faute de visites bilatérales de niveau ministériel le permettant.

Les consultations aéronautiques entre autorités de l'aviation civile françaises et congolaises des 19 et 20 septembre 2013 à Paris ont permis de parapher un nouveau projet d'accord relatif aux services aériens et de solliciter à nouveau une signature au niveau ministériel.

Pour mémoire, un accord relatif aux services de transport aérien a également été signé avec la République du Congo le 29 novembre 2013 et avec le Gabon le 27 novembre 2012.

IV – État des signatures et ratifications

Le projet d'accord a été signé à Kinshasa le 27 novembre 2013 par le ministre congolais des Transports et voies de communication et par la ministre déléguée chargée de la Francophonie, à l'occasion d'une visite de cette dernière en RDC.

La partie congolaise poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

V - Déclarations ou réserves

Sans objet.