



**ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE**

**DU CONGO**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT DU QATAR**

*bl*

*[Signature]*

**Le Gouvernement de la République du Congo, et le Gouvernement de l'Etat du Qatar** ci après désignés « les **Parties Contractantes** » ;

**Notant que** les deux Etats sont Etats Parties à la Convention Internationale de l'Aviation Civile ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago ;

**Désireux** de conclure un accord en vue de créer et exploiter les services aériens entre le territoire de leurs Etats,

**ont convenu de ce qui suit :**

### **Article 1 : DEFINITIONS**

Aux fins du présent Accord, on entend par :

**1 - Convention :** la convention sur l'aviation civile internationale, ouverte à Chicago le 7 décembre 1944 y compris ses annexes et amendements aux annexes ;

**2- Autorités aéronautiques :**

- pour le Gouvernement de l'Etat du Qatar, le Président de l'autorité de l'aviation civile et toute autorité désignée à cet effet ;

- pour le Gouvernement de la République du Congo, le ministre en charge des transports ou toute autorité désignée à cet effet ;

**3 - Compagnie aérienne :** une compagnie désignée, une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent accord ;

**4 - Territoire par rapport à l'Etat,** le territoire d'une Partie Contractante telle que définit par l'article 2 de la Convention.

**5 - Service aérien, service aérien international, compagnie aérienne, et arrêt pour des besoins non liés au trafic** ont le sens qui leur sont respectivement attribué dans l'article 96 de la Convention ;

**6 - Capacité par rapport à un avion,** la charge utile de l'avion disponible sur l'itinéraire ou une section de l'itinéraire ;

**7 - Capacité par rapport à un itinéraire spécifié,** la capacité de l'avion utilisé sur un tel service multiplié par la fréquence des vols exploités par ledit avion sur une période, un itinéraire ou une section de l'itinéraire donnée ;

**8** - Services convenus et itinéraires spécifiés, les services aériens internationaux programmés et les itinéraires spécifiés dans l'annexe du présent accord.

**9** - Tarif, les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de cargaisons et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et les conditions pour l'agence et les autres services auxiliaires, à l'exception de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier.

**Article 2 : APPLICABILITE DE LA CONVENTION DE CHICAGO.**

Dans la mise en œuvre du présent accord, les parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago y compris les annexes et les amendements de la convention ou aux annexes qui s'appliquent aux deux parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

**Article 3 : OCTROI DES DROITS**

i. Chaque partie Contractante octroie à l'autre partie contractante les droits suivants concernant ses services aériens internationaux programmés :

- le droit de survoler son territoire sans atterrir ;
- le droit de faire des escales sur son territoire pour les besoins non liés au trafic.

ii. Chaque partie contractante octroie à l'autre les droits spécifiés dans le présent accord, dans le but d'établir des services aériens internationaux programmés sur les itinéraires spécifiés dans la section appropriée du programme qui est annexé au présent accord.

Ces services et itinéraires sont désignés respectivement services convenus et itinéraires spécifiés.

En exploitant un service convenu sur un itinéraire spécifié les compagnies aériennes désignées par chaque partie contractante doivent jouir, outre les droits spécifiés dans le paragraphe 1 du présent article, du droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour embarquer et débarquer les passagers, les bagages ou de la cargaison y compris le courrier.

- iii. Le paragraphe 2 du présent article ne doit être considéré comme donnant aux compagnies aériennes d'une partie contractante le privilège de prendre à bord sur le territoire de l'autre partie contractante des passagers, des bagages et des cargaisons, y compris du courrier transporté pour location et récompense et destinés à un autre point du territoire de l'autre partie contractante.
- iv. Si une compagnie aérienne d'une Partie Contractante ne peut exploiter un service sur son itinéraire normal en raison d'un conflit armé, des événements politiques ou des circonstances exceptionnelles ou spéciales, l'autre partie contractante est tenue de réaménager temporairement les itinéraires pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service.

#### **Article 4 : DESIGNATION DES COMPAGNIES AERIENNES**

- 1- Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs compagnies aériennes pour l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés.
- 2- Les autorités aéronautiques de l'autre Parties Contractantes doivent dès la réception de la notification de la désignation et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, donnés à la compagnie désignée les autorisations d'exploitation.
- 3- Les autorités aéronautiques d'une partie contractante peuvent demander à une compagnie aérienne désignée par l'autre partie contractante de produire les preuves de sa capacité à remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués dans l'exploitation des services aériens internationaux et les dispositions de la Convention.
- 4- Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser d'octroyer les autorisations d'exploitation mentionnées dans le paragraphe 2 du présent article ou d'imposer des conditions qu'elle peut juger nécessaires dans l'exercice par une compagnie désignée des droits spécifiés dans l'article 3 du présent accord.
- 5- Lorsqu'une compagnie aérienne a été désignée et a obtenu l'autorisation, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux

dispositions de l'article 8 du présent accord soit en vigueur pour ce service.

- 6- Chaque partie contractante a le droit de remplacer sa compagnie aérienne désignée par une autre, sous réserve d'une approbation écrite de l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante.

La compagnie aérienne nouvellement désignée doit jouir des mêmes droits et être soumises aux mêmes obligations que la compagnie aérienne précédente.

#### **Article 5 : REVOCATION ET SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION**

Chaque Partie Contractante est en droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés dans l'article 3 du présent accord par une compagnie aérienne désignée par l'autre partie contractante ou d'imposer des conditions qu'elle peut juger nécessaires pour l'exploitation du service, lorsque cette compagnie :

- ne se conforme pas aux lois et règlements de la partie contractante qui accorde ces droits ;
- n'arrive pas à exploiter les services conformément aux conditions prescrites dans le présent accord.

Sauf dans l'impératif de prévenir d'autres violations des lois et règlements, le droit de révoquer une compagnie ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

#### **Article 6 : EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET D'AUTRE TAXES**

- 1- les avions exploités dans les services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées d'une partie contractante, leur équipement régulier, le carburant, les lubrifiants, les consommables techniques, les pièces de rechanges y compris les moteurs et les stocks à bord (nourriture, boissons, tabac) sont exemptés par l'autre partie contractante sur la base de la réciprocité de tout droit de douane, des taxes et impôts similaires non compris dans le coût du service fourni à l'arrivée, à condition que l'équipement régulier et les autres articles demeurent à bord de l'avion.

- 2- l'équipement régulier, le carburant, les lubrifiants, les consommables techniques, les pièces de recharges y compris les moteurs, les stocks dans l'avions (nourriture boissons, tabac), le stock de billets imprimés, les feuilles de route aériennes, tout le matériel imprimé qui porte, l'insigne d'une compagnie aérienne désignées d'une partie contractante et le matériel habituel de publicité qui est distribué gratuitement par cette compagnie aérienne désignée, introduits sur le territoire de l'autre partie contractante par ou au nom de cette compagnie aérienne désignée doivent être exemptés par l'autre partie contractante sur la base de la réciprocité de tout droit de douane, des taxes et impôts similaires non compris dans le coût du service fourni à l'arrivée, même lorsque cet équipement régulier et les autres articles sont utilisés sur n'importe quelle partie du voyage effectué sur le territoire de l'autre partie contractante.
- 3- l'équipement régulier et les autres articles mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être réquisitionnés et gardés sous la supervision ou le contrôle des autorités douanières de l'autre partie contractante.
- 4- l'équipement régulier et les autres articles mentionnés dans le paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante avec l'accord des autorités douanières de ladite partie.

Dans ces circonstances, l'équipement régulier et les articles doivent jouir sur la base de la réciprocité des exemptions prévues par le paragraphe 1 du présent article jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou vendus conformément au règlement douanier.

Les autorités douanières de l'autre Partie Contractante peuvent toutefois exiger que ledit équipement régulier et lesdits articles soient placés sous leur supervision jusqu'à la réexportation ou la vente.

5 - les exemptions prévus par le présent article s'appliquent aussi dans les situations où une compagnie aérienne désignée d'une partie contractante a eu des arrangements avec une autre compagnie aérienne pour le fret ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de l'équipement régulier et des autres articles mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 du présent article pourvu que toutes les autres compagnies aériennes bénéficient aussi de telles exemptions de l'autre Partie Contractante.

6- les bagages et la cargaison en transit direct à travers le territoire d'une partie contractante sont exemptés des droits de douane, des taxes et impôts similaires non compris dans le coût du service fourni à l'arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante.

## **Article 7 : PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS**

1- Les compagnies des deux Parties Contractantes doivent bénéficier des mêmes opportunités pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés entre les territoires respectifs de leurs Etats.

En exploitant les services convenus, les compagnie aériennes de chaque Partie Contractante doivent tenir compte de l'intérêt des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante et éviter de porter atteinte aux services que celles-ci assurent sur l'ensemble ou une partie des mêmes itinéraires.

2- les services convenus, pourvus par les compagnies aériennes désignées des parties contractantes doivent :

- se conformer aux exigences du public relatives au transport sur les itinéraires spécifiés
- disposer de la capacité nécessaire pour transporter les passagers, les bagages, la cargaison et le courrier venant ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne ;
- assurer le transport des passagers, des bagages, de la cargaison et du courrier ;
- décharger aux points des itinéraires spécifiés sur les territoires des Etats autres que celui qui a désigné la compagnie aérienne.

La capacité du transport des passagers et des marchandises doit être conforme aux exigences :

- du trafic vers ou venant du territoire de la Partie Contractante qui a désigné la compagnie aérienne ;
- du trafic de la zone par laquelle passe la compagnie aérienne après avoir pris en compte les autres services de transport établis par les compagnies aériennes des Etats de la région et les exigences des exploitations des compagnies aériennes qui traversent la région.

3- Les charges qui peuvent être imposées par un Etat contractant pour l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne par les avions de tout autre Etat contractant ne doivent pas être plus élevées

que celles imposées aux avions nationaux engagés dans les services aériens internationaux programmés.

### **Article 8 : TARIFS**

**1** - Les tarifs qui doivent être pratiqués par les compagnies aériennes désignées par les parties contractantes pour le transport doivent être approuvés par les autorités aéronautiques des deux parties contractantes et doivent être établis à des niveaux raisonnables en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation des services convenus, l'intérêt des utilisateurs, le bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes exploitant l'ensemble ou une partie du même itinéraire.

**2** - Les tarifs mentionnés dans le paragraphe 1 du présent article sont établis par chaque compagnie désignée en tenant compte du marché. Ils :

- ne doivent pas être exorbitants ou discriminatoires ;
- doivent protéger le consommateur des prix trop élevés ou restrictifs par abus de position dominante ;
- doivent protéger les compagnies aériennes des prix artificiellement bas à cause des subventions ou du soutien direct ou indirect du Gouvernements.

**3** - Tout tarif de transport proposé doit être envoyé au moins quarante cinq (45) jours avant la date de mise en œuvre, aux autorités aéronautiques des parties contractantes par la compagnie aérienne désignée pour approbation.

**4** - Cette approbation peut être accordée tacitement en l'absence d'objection dans les trente (30) jours suivant la date de soumission, conformément au paragraphe 3 du présent article.

Lorsque la période de soumission est réduite, comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de réduire le délai d'expression de tout désaccord à moins de trente (30) jours.

**5** - En cas d'objection faite conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes peuvent déterminer ensemble le tarif.

A cet égard, une partie contractante peut, dans les trente (30) jours suivant l'avis d'objection, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes dans les trente (30) à compter de la notification de ladite demande.

**6** - Si un tarif n'a été approuvé par les autorités aéronautiques d'une partie contractante conformément au paragraphe 4 du présent article et si les autorités aéronautiques des parties contractantes n'ont pas pu fixer le tarif ensemble conformément au paragraphe 5 du présent article, le litige peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord.

**7** - Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure valable jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi.

**8** - Sauf accord des autorités aéronautiques des deux parties contractantes et pendant une période qu'elles peuvent convenir, la validité d'un tarif ne doit pas être prolongée en vertu du paragraphe 7 du présent article :

i) Lorsqu'un tarif a une date butoir pour plus de douze (12) mois après cette date ;

ii) Lorsqu'un tarif n'a pas de date butoir pour plus de douze mois après la date à laquelle un tarif de remplacement est soumis aux autorités aéronautique des Parties Contractantes par une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre partie contractante ;

iii) Lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre partie contractante retirent leur approbation d'un tarif approuvé ou estimé approuvé par elles, en donnant un préavis de quatre vingt dix (90) jours à la compagnie aérienne qui fait payer ledit tarif. La compagnie aérienne concernée doit retirer le tarif à la fin de ce délai.

**9** - Chaque Partie Contractante doit veiller au strict respect par les transporteurs assurant le trafic vers et à partir de son territoire des tarifs convenus et approuvés conformément aux dispositions du présent article.

Sans préjudice des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorités aéronautiques d'une partie contractante ne doivent pas désapprouver tout tarif proposé qui leur est soumis par une compagnie aérienne désignée qui correspond (exemple au niveau du prix, aux conditions et date d'expiration mais pas nécessairement à l'itinéraire utilisé) aux tarifs demandés par une compagnie aérienne, de cette partie contractante pour un service similaire entre les mêmes points.

### **Article 9 : DONNEES DES STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques d'une partie contractante doivent fournir aux autorités de l'autre partie contractante, sur demande, des relevés périodiques des statistiques nécessaires pour la révision de la capacité accordée sur les services convenus par les compagnies désignées de la partie contractante dont il fait état dans le présent article. De tels relevés doivent comprendre toutes informations requises pour déterminer la quantité du trafic effectué par ces compagnies aériennes, sur les services convenus, les origines et les destinations dudit trafic.

### **Article 10 : TRANSFERT DE GAINS**

1- Chaque partie contractante doit accorder à la compagnie aérienne désignée de l'autre partie contractante le droit de transférer librement l'excédant de recettes par rapport aux dépenses qui sont gagnées sur le territoire de la partie contractante concernée. Ce transfert doit s'effectuer sur la base des taux officiels et à défaut des taux de change officiels, sur la base des taux du marché extérieur.

2- Si une partie contractante impose des restrictions sur le transfert de l'excédant des recettes d'une compagnie aérienne désignée de l'autre partie contractante, cette dernière se réserve le droit d'imposer les mêmes restrictions à la compagnie de ladite partie.

### **Article 11 : SECURITE DE L'AVIATION**

1- Conformément à leurs droits et obligations découlant du Droit International, les Parties Contractantes s'engagent à veiller à la sécurité de l'aviation civile et à la protéger contre les actes illicites.

A cet égard, les Parties Contractantes conviennent d'agir conformément aux dispositions de la Convention sur les infractions et d'autres actes commis à bord des avions (convention qui a été signée à Tokyo le 14 septembre 1963), la convention pour la suppression de la saisie illégale des avions signée à la Haye le 16 décembre 1970 et de la convention de la suppression des actes illégaux contre la sécurité de l'aviation civile signé à Montréal le 23 septembre 1971.

**2-** Chaque Parties Contractantes s'engagent à la demande de l'autre partie de lui porter assistance, pour prévenir les actes de saisie illégale des avions civils et les autres actes illégaux contre la sécurité desdits avions, leurs passagers et leur équipage, les aéroports et les installations de la navigation aériennes, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

**3-** Les Parties Contractantes conviennent, dans leurs relations mutuelles, d'agir conformément aux dispositions de la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile et désignée comme annexes à la convention sur l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions de sécurité sont applicables aux parties. Chaque partie veille au respect des dispositions de la sécurité de l'aviation par toutes les parties notamment les opérateurs et les tours opérateurs.

Chaque Partie Contractante s'assure que des mesures adéquates sont effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les avions et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, la cargaison et les stocks de l'avion avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

Chaque Partie Contractante accorde une attention particulière à toute demande de l'autre partie contractante relative aux mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière.

**4 -** Lorsqu'un incident, une menace de saisie illégale d'avion civil ou d'autres actes illégaux contre la sécurité des avions, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne se produisent, les parties contractantes doivent s'assister mutuellement en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident, cette menace ou cet acte illégal.

**5 -** Si une Partie Contractante est confrontée à des difficultés quant à la mise en œuvre des dispositions de sécurité de l'aviation contenues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'une des deux Parties Contractantes peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

### **Article 12 : Approbation des programmes**

La compagnie aérienne désignée de chaque Partie Contractante doit soumettre dans un délai de trente (30) jours avant le début des services sur les itinéraires spécifiques pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, le calendrier des vols y compris le type des

avions utilisés. Il en va de même des changements ultérieurs. Dans des cas spécifiés, ce délai peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

### **Article 13 : Consultations**

1- Dans un esprit d'une coopération étroite, les autorités aéronautiques des parties contractantes doivent se consulter de temps à autre, en vue d'assurer la mise en œuvre et le respect des dispositions du présent Accord et du programme annexé. Elles doivent se consulter en tant que de besoin pour y apporter des modifications.

2- l'une ou l'autre partie contractante peut demander une consultation par écrit. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours, à partir de la date de la réception de la demande, à moins que les deux parties contractantes ne conviennent d'étendre ce délai.

### **Article 14 : Règlement de litiges**

1- En cas de litige entre les parties contractantes relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'engagent à recourir à la négociation.

2- Si les parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par la négociation, elles peuvent le soumettre à une personne ou un organisme selon ce qu'elles peuvent convenir ou à la demande d'une partie contractante. Le litige doit être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres qui sera constitué comme suit :

i) Dans les trente (30) jours qui suivent la réception de la demande d'arbitrage, chaque Partie Contractante nomme un arbitre. Le troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers est nommé d'accord partie dans un délai de soixante (60) jours à compter de la nomination du deuxième arbitre.

ii) Si dans les délais spécifiés ci-dessus aucune nomination n'est faite, une partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile de procéder à la nomination nécessaire dans un délai de trente jours.

Si la Président est ressortissant d'un Etat qui ne peut pas être considéré comme neutre par rapport au litige, le plus ancien Vice-président qui n'est pas disqualifié procèdera à ladite nomination.

iii) A l'exception de ce qui est prévu dans le présent article, ou de ce qui est convenu entre les parties contractantes, le tribunal doit déterminer les limites de sa juridiction et établir sa propre procédure.

Sous l'égide du tribunal ou à la demande d'une partie contractante une conférence pour déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre doit se tenir dans les trente (30) jours après la constitution du tribunal. Les conclusions doivent être déposées dans soixante (60) jours.

**3-** Le tribunal est tenu de rendre sa décision par écrit trente (30) jours après l'audience.

La décision est prise à la majorité des voix.

**4-** Une partie contractante peut soumettre une demande de clarification de la décision dans les quinze (15) jours après réception de celle-ci et la clarification doit être donnée dans les quinze (15) jours qui suivent la demande.

**5 -** La décision du tribunal s'impose aux deux parties.

**6 -** Chaque partie contractante doit supporter le coût de l'arbitre qu'elle a nommé. Les autres coûts du tribunal seront partagés également entre les parties contractantes y compris les dépenses faites par le Président ou la Vice-président du Conseil de l'organisation internationale de l'aviation civile dans l'exercice de ses fonctions d'après le paragraphe 2 de cet article.

#### **Article 15 : Amendements**

**1-** Chaque Partie Contractante peut proposer des modifications. Si une modification est convenue entre les parties, après consultation conformément à l'article 13 du présent d'Accord, celle-ci entre en vigueur après échange de notes verbales par voie diplomatique.

**2 -** Si l'amendement a trait aux dispositions de l'accord autre que celles du programme annexé, l'amendement doit être approuvé par chaque partie contractante conformément à ces procédures constitutionnelles.

**3 -** Si l'amendement a trait uniquement aux dispositions du programme annexé, il doit être convenu entre les autorités aéronautiques des deux parties contractantes.

### **Article 16 : Enregistrement auprès de l'O.A.C.I**

Le présent Accord et tous les amendements ultérieurs à celui-ci doivent être enregistrés auprès de l'O.A.C.I.

### **Article 17 : Activités commerciales**

1- Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, de faire entrer et de maintenir sur le territoire de cette partie contractante le personnel de direction, technique, opérationnel et autres nécessaires pour assurer le transport aérien.

2- Les compagnies désignées des Parties Contractantes doivent, sur la base de la réciprocité et conformément aux lois et règlements nationaux, avoir le droit de tirer profit du transport aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, soit directement, soit à travers les agents. Les compagnies désignées de chaque partie contractante ont le droit de vendre et d'acheter conformément aux lois et règlements nationaux des billets de transport en monnaie locale ou en tout autre monnaie librement convertible.

### **Article 18 : Applicabilité de la législation nationale**

1- Les lois et règlements d'une Partie Contractante sur l'entrée, le séjour ou la sortie de son territoire des passagers, de l'équipage, de la cargaison des avions, comme les règlements liés à l'entrée, aux autorisations à l'immigration, aux passeports, aux douanes, aux devises, à la santé et à la quarantaine doivent être respectés par les passagers et autres à l'entrée et au départ ou pendant qu'il sont sur le territoire de ce pays.

2 - les lois et règlements d'une partie contractante liés à l'entrée ou au départ de son territoire des avions engagés dans la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation des avions de l'autre Partie Contractante s'appliquent lorsqu'ils sont sur le territoire.

3 - les autorités compétentes d'une Partie Contractante doivent avoir le droit de fouiller immédiatement un avion de l'autre Partie Contractante, à l'atterrissage et au décollage et d'inspecter le certificat et les autres documents prescrits par la convention.

## **Article 19 : RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES**

1 - Les certificats de navigation libellé, de compétence et les licences émises ou rendues valables par une partie contractante encore en vigueur doivent être reconnues comme valables par l'autre partie contractante dans le but d'exploiter les services convenus pourvu que ces certificats ou licences soient émis ou rendus valables conformément aux normes établis selon la convention. Toutefois, chaque partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître pour les vols effectués, les droits octroyés d'après le sous- article 2 de l'article 3 (octroi des droits) des certificats de compétence et les licences octroyés a ses propres ressortissants par l'autre partie contractante.

2 - si les privilèges ou les conditions des licences ou certificats émis ou rendus valables par une partie contractante révèlent une différence par rapport aux normes établies selon la convention et que ladite différence a été soumise à l'UACI, les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante peuvent demander une consultation conformément à l'article 13 (consultations) du présent accord avec les autorités aéronautiques de la première partie contractante pour s'assurer que la pratique en question est licite. Le cas échéant, elle constitue un motif de révocation, suspension ou limitation de l'autorisation d'exploitation.

## **Article 20 : ANNEXES**

Les annexes au présent accord font partie intégrante de l'accord.

## **Article 21 : DENONCIATION**

Le présent accord restera en vigueur jusqu'à ce qu'une partie contractante donne une notification écrite à l'autre partie contractante de sa décision de le dénoncer. Cette notification doit être simultanément communiquée à l'OACI. Dans ce cas, l'accord doit être résilié douze (12) mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie Contractante à moins que la notification de la dénonciation ait été retirée d'accord partie avant l'expiration de ce délai.

En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie Contractante, l'avis de notification doit être considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après sa réception par l'OACI

**Article 22 : ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent accord entrera en vigueur à la date de la notification écrite par la dernière des parties contractantes confirmant la réalisation des procédures exigences constitutionnelles nécessaires pour son entrée en vigueur.

En foi de quoi les soussignés dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent accord.

Fait à Brazzaville, le 28 mars 2010

En deux (2) originaux, en langues arabe, anglaise et française, les trois (3) versions faisant également foi.

En cas de divergence dans l'interprétation ou la mise en œuvre du présent Accord, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement de  
la République du Congo

Pour le Gouvernement de  
l'Etat du Qatar



**Basile IKOUEBE,**

Ministre des Affaires  
Etrangères et de la  
Coopération

Vu pour la légalisation de la signature



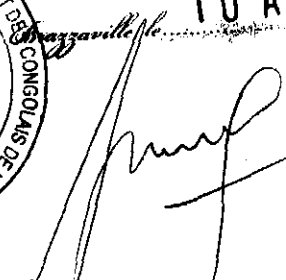
**KHALID BIN MOHAMMAD**

**AL-ATTIYAH,**  
Ministre d'Etat à la  
Coopération Internationale,  
Ministre des Affaires  
Economiques et du Commerce  
par intérim

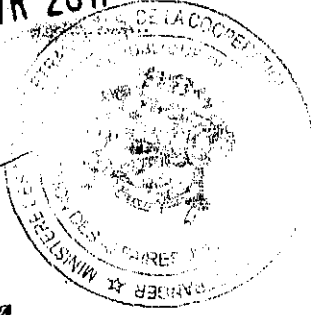
apposée ci-contre de M<sup>lle</sup>.....



Brazzaville le 10 AVR 2017



Jacques Jean Luc NYANGA



## ANNEXE

1) Les compagnies aériennes désignées de l'Etat du Qatar sont habilitées à exploiter des services aériens sur les itinéraires indiqués ci-dessous :

Provenance	Points intermédiaires	Destination	Points au-delà
Points au Qatar	Tout point intermédiaire	Points au Congo	Tout point au-delà

2) Les compagnies aériennes désignées de la République du Congo sont habilitées à exploiter des services aériens sur les itinéraires indiqués ci-dessous.

Provenance	Points intermédiaires	Destination	Points au-delà
Points au Congo	Tout point intermédiaire	Points au Qatar	Tout point au-delà

3) L'un ou tous les points figurant sur les itinéraires indiqués peuvent, au choix de chaque compagnie aérienne désignées, être omis sur une partie ou sur tout l'itinéraire des vols.

4) Tout point intermédiaire et/ou tout point au-delà peut-être desservi par la compagnie aérienne d'une Partie contractante sans exercer les droits de trafic relevant de la cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Ces droits de trafic de la cinquième liberté peuvent toutefois être exercés par la compagnie aérienne d'une Partie contractante après avoir obtenu l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

