

**ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU CONGO**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE**

## PRÉAMBULE

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

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

Désireux de faciliter l'expansion des services aériens internationaux ;

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

- j. « OACI » : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- k. « Service aérien international » : le transport aérien qui s'effectue à travers l'espace aérien qui s'étend au dessus de plus d'un Etat ;
- l. « Compagnie aérienne commerciale » : une compagnie aérienne qui offre des services de transport aérien avec un avion exploité par une autre compagnie, à travers un accord de partage de codes ;
- m. « Programme » : le programme des routes pour l'exploitation des services de transport aérien, tel qu'annexé au présent Accord et toute modification y relative convenue, conformément aux dispositions de l'Article 26 du présent Accord ;
- n. « Routes spécifiées » : les routes établies ou à établir en Annexe au présent Accord ;
- o. « Pièces de rechange » : les articles à incorporer dans un aéronef pour la réparation ou le remplacement des pièces défectueuses, y compris les moteurs ;
- p. « Tarif » : les prix et tout frais facturés par les compagnies aériennes, y compris par leurs agents, et les conditions relatives à la disponibilité de ces prix et frais à payer, pour le transport de passagers, de bagages et/ou de fret, à l'exclusion du courrier, transporté par air, y compris par tout autre mode de transport en correspondance ;
- q. « Territoire » : a le sens que lui confère l'Article 2 de la Convention ;
- r. « Trafic » : les passagers, les bagages, le fret et le courrier ;
- s. « Equipement régulier » : les articles, autres que les provisions et les pièces de rechange amovibles, pouvant être utilisées à bord d'un avion pendant le vol, y compris l'équipement des premiers soins et de survie ;
- t. « Redevance d'usage » : les frais ou les redevances exigées pour l'utilisation des services d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne et d'autres services connexes fournis par l'une des Parties Contractantes à l'autre Partie Contractante ;
- u. « Provision sous douanes » : les produits temporairement placés sous la surveillance des services douaniers d'une Partie Contractante.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation, conformément au paragraphe (2) du présent Article, ou d'imposer les conditions qui peuvent sembler nécessaires pour l'exercice, par la compagnie aérienne désignée, des droits mentionnés à l'Article 2 du présent Accord, dans tous les cas où cette Partie Contractante n'est pas convaincue que :
- a. la compagnie aérienne est établie sur le territoire de chaque Partie Contractante et possède un permis d'exploitation aérien valide et conforme à la réglementation applicable dans chaque Partie Contractante ; et
  - b. la propriété substantielle et le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne désignée sont maintenus par la Partie contractante désignant la compagnie aérienne ou par ses nationaux ; et/ou
  - c. le Gouvernement qui désigne la compagnie aérienne, maintient et régit les standards prévus aux Articles 15 et 16 du présent Accord.
5. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer, à tout moment, à exploiter les services aériens agréés, pourvu que la capacité convenue et le tarif établi, conformément aux dispositions des Articles 7 et 8 du présent Accord, soient adaptés à ces services.

#### ARTICLE 4 REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, par une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante ou d'imposer des conditions qui pourraient sembler nécessaires pour l'exercice de ces droits :
- a. au cas où la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de l'une des Parties Contractantes ou n'a pas de permis d'exploitation aérien valide ni conforme au droit applicable dans chaque Partie Contractante ;
  - b. au cas où la propriété substantielle et le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ne sont pas détenus par la Partie Contractante qui l'a désigné ou par ses ressortissants ;
  - c. au cas où la compagnie aérienne désignée manque de se conformer aux lois ou règlements de la Partie Contractante qui octroie les droits ;

## ARTICLE 6 TRANSPORT INTERMODAL

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

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

## ARTICLE 7 CONCURRENCE LOYALE

1. Chaque Partie Contractante accorde, sur une base juste et équitable, la possibilité à chaque compagnie aérienne désignée d'entrer en compétition pour la fourniture des services de transport aérien international régis par le présent Accord.
2. Chaque Partie Contractante prend toutes les mesures appropriées, dans sa juridiction, pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales, compromettant les capacités concurrentielles d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante.
3. Les services agréés fournis par les compagnies aériennes désignées par les Parties Contractantes seront étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal, la fourniture, à un niveau de charge utile raisonnable, la capacité adéquate pour satisfaire les besoins actuels et les besoins futurs, raisonnablement estimés pour le transport des passagers et du fret, y compris du courrier, entre les territoires des deux Parties Contractantes.

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

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

- a. appliquer des tarifs et des taux sur les routes, à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de prestations des services auxquels ils se rapportent ;
- b. les pratiques dont il est question sont plus durables que temporaires ;
- c. les pratiques dont il est question ont un sérieux impact économique, ou causent des dommages importants aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie Contractante ; et
- d. les procédés utilisés indiquent un abus de position dominante sur une route.

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

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

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

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

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

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

#### ARTICLE 10 TRANSIT DIRECT

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

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

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

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

### ARTICLE 13

#### CONVERSION DES DEVICES ET TRANSFERT DES RECETTES

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

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

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

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

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

2. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité, dans l'un de ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 4 du présent Accord.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ARTICLE 19 INTERDICTION DE FUMER

1. Chaque partie contractante interdira ou fera interdire, par ses compagnies aériennes, de fumer sur tous les vols transportant des passagers qui sont exploités par ses compagnies aériennes entre leurs territoires respectifs. Cette interdiction s'applique quel que soit l'emplacement de l'aéronef, depuis le moment où commence l'embarquement des passagers jusqu'au moment où leur débarquement est terminé.
2. Chaque Partie Contractante prendra toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour assurer le respect des dispositions du présent Article par ses compagnies aériennes, par leurs passagers et leurs membres d'équipage, y compris l'application des pénalités appropriées pour non-observation.

## ARTICLE 20 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

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

## ARTICLE 21 APPLICABILITE AUX CHARTERS/VOLS NON REGULIERS

1. Les dispositions des Articles 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 25, 26, du présent Accord s'appliquent également aux vols non réguliers exploités par les compagnies aériennes désignées par une Partie Contractante, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi qu'aux entreprises de transport aérien qui exploitent ce type de vols.
2. Les dispositions du paragraphe 1 n'affectent, ni les lois et règlements nationaux régissant l'autorisation des vols affrétés ou non réguliers, ni la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties intervenant dans l'organisation de ces activités.

**ARTICLE 25**  
**APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS NATIONAUX**

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, le séjour ou la sortie de son territoire, d'un aéronef affecté aux services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation d'un aéronef, ou aux vols d'un aéronef au-dessus de ce territoire, seront observés par les aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour, la sortie de son territoire des passagers, équipages, bagages ou marchandises, y compris le courrier, telles que les formalités relatives à l'entrée, à la sortie, au département, à l'émigration et à l'immigration, à la sécurité aérienne, aux passeports, aux douanes, aux devises, aux services postaux, à la santé et à la quarantaine seront observés par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante, par leurs passagers et leurs équipages, ou en leur nom, les bagages, le fret ou le courrier transportés par les aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie Contractante pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.
3. Chaque Partie Contractante, à la demande de l'autre Partie Contractante, fournira les copies authentifiées des lois, règlements et procédures visées dans le présent Accord.

**ARTICLE 26**  
**CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante se consulteront régulièrement, en vue du suivi de l'application ou de la modification des dispositions du présent Accord et de ses Annexes.
2. Si une Partie Contractante demande des consultations, dans le but d'amender le présent Accord et/ou ses annexes, ces consultations auront lieu dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande de consultation par l'autre Partie Contractante, sauf si les Parties Contractantes en conviennent autrement. Ces consultations peuvent être menées à travers des réunions ou par échange de correspondances. Chaque Partie Contractante préparera et présentera, dans le cadre de ces consultations, les éléments pertinents de nature à étayer ses positions pour permettre que des décisions rationnelles et économiquement viables soient prises.
3. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime qu'il est souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, ces modifications entreront en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement informées de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

5. Le tribunal arbitral déterminera ses procédures et le lieu de l'arbitrage en fonction des dispositions convenues entre les Parties contractantes.
6. Les décisions du tribunal arbitral seront irrévocables et obligatoires pour les Parties au différend.
7. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ou les compagnies aériennes désignées qu'elles désignent ne se conforme pas à la décision visée au paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou retirer tout droit ou privilège qui a été accordé en vertu du présent Accord à la Partie Contractante défaillante.
8. Chaque Partie Contractante prendra en charge les dépenses découlant de la participation de son propre arbitre aux délibérations. Les dépenses liées à la participation du président du tribunal d'arbitrage, y compris ses honoraires, et toute dépense encourue par l'OACI en rapport avec sa participation à la désignation du troisième arbitre ou de l'arbitre représentant la Partie contractante défaillante, telle que mentionnée au paragraphe 3 du présent Article, seront partagées à parts égales par les Parties Contractantes. Le tribunal arbitral devra déterminer de manière indépendante la procédure de travail à suivre pour toutes les autres questions.
9. En attendant la soumission du différend à l'arbitrage, et jusqu'à ce que le tribunal arbitral rende public sa sentence, les Parties Contractantes continueront, excepté en cas de dénonciation du présent Accord, à s'acquitter de leurs obligations, sans préjudice d'un ajustement final conforme à ladite sentence arbitrale.

#### ARTICLE 28 ENREGISTREMENT AUPRES DE L'OACI

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

#### ARTICLE 29 ACCORDS ET CONVENTIONS MULTILATERAUX

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

**ARTICLE 32  
ENTREE EN VIGUEUR**

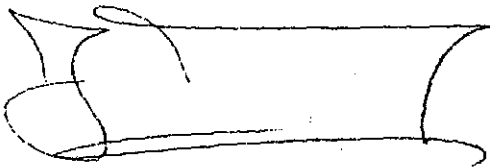
Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront mutuellement notifiées la date à laquelle les formalités légales, pour la conclusion et l'entrée en vigueur des Accords internationaux dans leurs pays respectifs, ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord, comprenant trente deux (32) Articles et deux (02) Annexes et y ont apposé leurs sceaux.

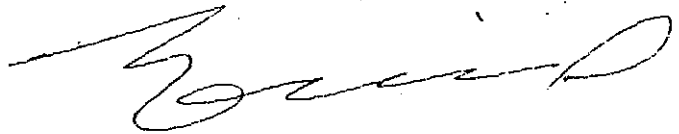
Fait à Ankara le quinzisième jour du mois de novembre deux mil douze en six exemplaires originaux, en langues turque, française et anglaise, les trois versions faisant également foi. En cas de divergence dans la mise en œuvre, dans l'interprétation ou l'application, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la  
République du Congo

Pour le Gouvernement de la  
République de Turquie



Basile IKOUEBE



Binali YILDIRIM

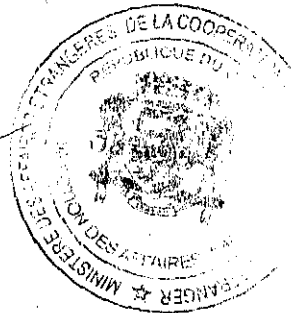
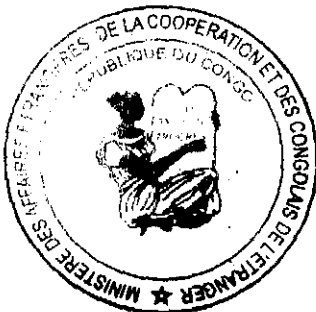
Ministre des Affaires Etrangères  
et de la Coopération

Ministre des Transports, des  
Affaires Maritimes et des Communications

Vu pour la légalisation de la signature

apposée ci-contre de M.....

Brazzaville, le 10 AVR 2017



*Jacques Jean Luc NYANGA*  
Secrétaire Général Adjoint,  
Chef de Département  
des Services Généraux

## ANNEXE II

### PARTAGE DE CODES

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

- a) une ou des compagnies aériennes de la même Partie contractante;
- b) une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante;
- c) une ou des compagnies aériennes d'un pays tiers,

à condition que, toutes les compagnies aériennes parties aux accords ci-dessus mentionnés maintiennent les routes appropriées et les droits de trafic correspondants, et, que pour chaque billet vendu, l'acheteur soit informé, au moment de la vente, de l'identité de la compagnie aérienne qui opérera sur chaque segment du service aérien.

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

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

